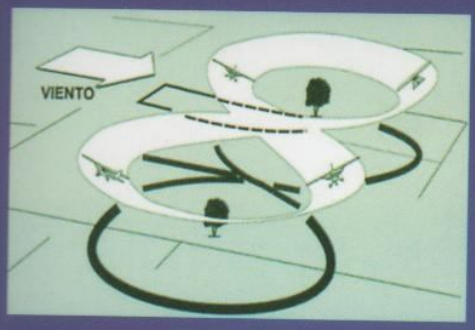
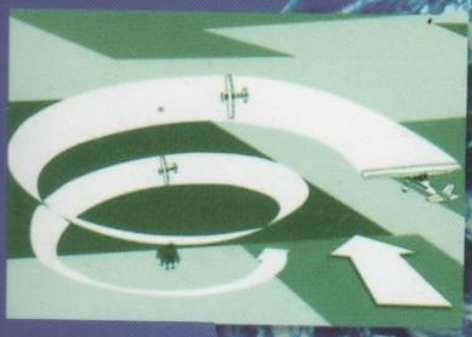
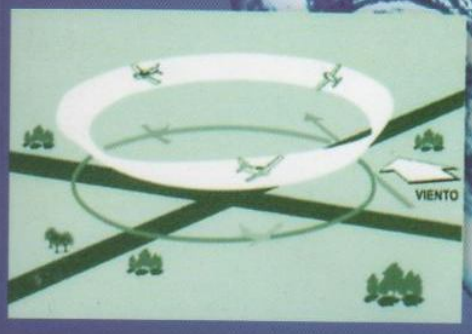
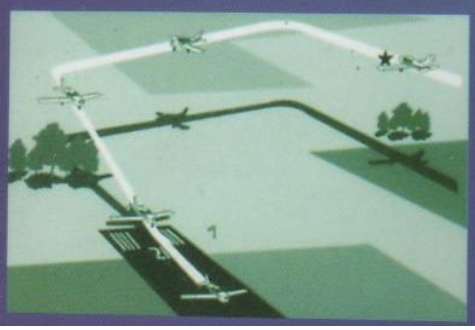
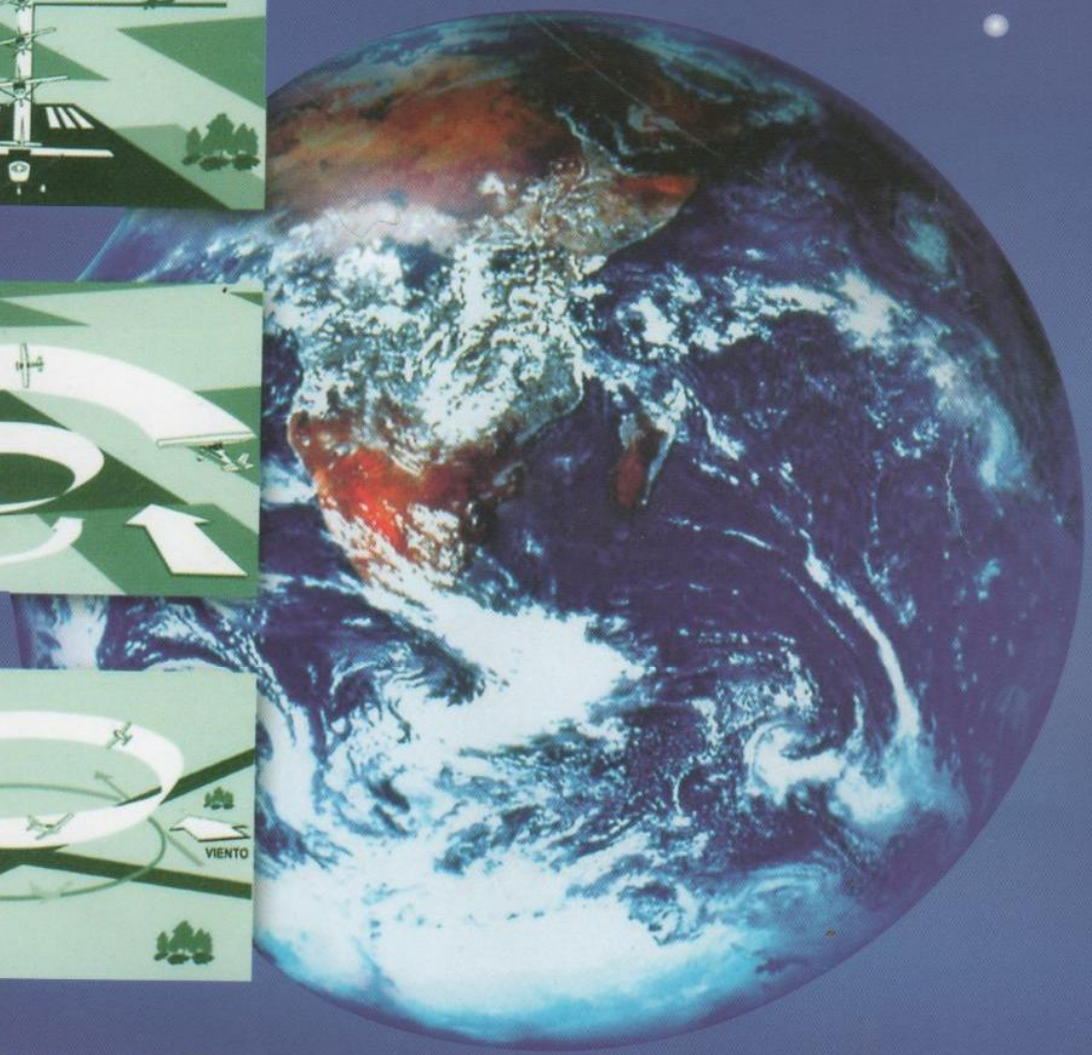
CURSO DE INSTRUCCIÓN RECONOCIDA Y REGISTRO DE VUELO PARA PILOTO PRIVADO DE AVIÓN











CURSO DE INSTRUCCION

RECONOCIDA Y

REGISTRO DE VUELO

PARA PILOTO
PRIVADO DE AVION

BUENOS AIRES
2013

PLAN DE ENSEÑANZA OFICIAL PARA PILOTO PRIVADO DE AVION

1. REQUISITOS

Para cumplir con el curso de Piloto Privado de Avión deberá cumplimentar los siguientes requisitos:

- EDAD: Mínima 17 años para obtener la Licencia, el curso puede iniciarse 90 (noventa) días antes de cumplirlos. Si el aspirante es menor de 21 años a la fecha de iniciación del curso, deberá presentar una autorización de padre y madre o tutor acreditado, con la firma certificada ante Escribano Público o Juez de Paz (ANEXO II).
- ESTUDIOS: Haber aprobado la Educación General Básica (EGB) completa, o ciclo primario completo (previo a la Ley Federal de Educación Nº 24195), o equivalente reconocido por la Autoridad competente.
- DOCUMENTOS: Los argentinos o residentes extranjeros, Documento Nacional de Identidad o equivalente. Los extranjeros no residentes deberán contar con Pasaporte con permiso de permanencia como mínimo por el tiempo de duración del curso, o en caso de provenir de países limítrofes el documento de identidad que es exigido en remplazo del mismo.
- APTITUD PSICOFISIOLOGICA: Deberá someterse al examen medico correspondiente en el INMAE o en cualquiera de los centros autorizados, no pudiendo iniciar el curso hasta obtener la calificación de aptitud definitiva de la dependencia citada en primer término. Esta aptitud deberá renovarse con una anticipación no menor a quince (15) días de la fecha del vencimiento, si el curso no es completado dentro del período de validez.

NOTA: EL INSTRUCTOR SERA RESPONSABLE DEL CONTROL Y CUMPLIMIENTO DE ESTOS REQUISITOS EN SU TOTALIDAD.

2. PROGRAMA DE INSTRUCCION TEORICA

El Programa de instrucción teórica comprenderá las siguientes materias:

- AERODINAMICA BASICA Y MANIOBRAS DE VUELO DEL AVION
- CODIGO AERONAUTICO
- EQUIPOS RADIOELECTRICOS
- ESTRUCTURAS Y MECANISMOS DEL AVION
- GRUPO MOTOPROPULSOR
- INFORMACION AEROMEDICA Y PRIMEROS AUXILIOS
- INSTRUMENTOS
- METEOROLOGIA BASICA
- NAVEGACION AEREA
- PREVENCION DE ACCIDENTES DE AVIACION
- REGLAMENTO DE VUELOS Y SERVICIOS DE TRANSITO AEREO

El desarrollo del programa se adjunta como **ANEXO IV**.

Dicho programa debe ser impartido por una EIPA o en su defecto por el Instructor de Vuelo responsable.

3. PROGRAMA DE INSTRUCCION PRACTICO

Durante la parte práctica deberán completarse como mínimo 40 horas de vuelo distribuidas de la siguiente forma:

- DOBLE COMANDO TREINTA HORAS (30)
- ALUMNO VUELO SOLO DIEZ HORAS (10)

  Del total de las 30 horas de Doble Comando deberán realizarse como mínimo:

  Seis (6) horas de vuelo en travesía. En uno de estos vuelos deberá cubrir una distancia no menor a ciento ochenta y cinco (185) Km entre el aeródromo local y el de destino.
- Si el alumno posee licencia o certificado de competencia de U.L.M., Planeador, o Helicóptero el curso se podrá reducir a 9 horas de doble comando, 6 horas de navegación y 5 horas de vuelo

solo; siempre y cuando acredite un mínimo de diez (10) horas como Piloto a partir de la obtención de la Licencia o Certificado de Competencia respectivo.

- El programa de instrucción práctico comprenderá dos (2) módulos:

. **ETAPA A:** abarca la cantidad de horas necesarias hasta el primer vuelo solo. Contiene la totalidad de las maniobras, para la ejecución de las cuales se aceptará una tolerancia del 25% con respecto a los parámetros de velocidad y altura establecidos (ver ANEXO V). En ningún caso un alumno piloto privado de avión podrá volar solo antes de cumplir ocho horas de doble comando, y haber cumplimentado la lección 17, excepto que posea licencia o certificado de competencia de ULM, planeador o helicóptero.

. **ETAPA B:** Se inicia una vez alcanzados los objetivos de la ETAPA "A" y se extiende hasta completar la totalidad de horas (doble comando y vuelo solo) requeridas. Deberán cumplimentarse los parámetros de velocidad y altura establecidos (ver ANEXO V).

- El programa de instrucción práctico comprenderá los siguientes temas y maniobras:

Inspección de prevuelo.
Puesta en marcha y calentamiento.
Procedimientos radioeléctricos.
Rodaje.
Verificación previa al despegue.
Despegue normal / campo corto / campo blando.
Ascenso mejor régimen o mejor ángulo.
Salida del circuito de tránsito.
Viraje en ascenso.
Vuelo recto y nivelado.
A- Virajes suaves.
B- Virajes medios.
C- Virajes escarpados 360º / 720º de precisión.
" S" a través de camino.
Giros alrededor de un punto.
"8" alrededor de pilones.
Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
Ejercicios de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso
Cambio de velocidades en línea de vuelo.
Vuelo lento.
Aproximación a la pérdida recta con potencia (y con distintas configuraciones de acuerdo a la aeronave). .
Aproximación a la pérdida recta sin potencia (y con distintas configuraciones de acuerdo a la aeronave).
Pérdida recta sin potencia (y con distintas configuraciones de acuerdo a la aeronave).
Pérdida recta con potencia (y con distintas configuraciones de acuerdo a la aeronave).
Pérdida en viraje sin potencia (y con distintas configuraciones de acuerdo a la aeronave).
Pérdida en viraje con potencia (y con distintas configuraciones de acuerdo a la aeronave).
Recuperación de actitudes anormales.
Descenso a regímenes prefijado (uso del flap).
A- Virajes suaves.
B- Virajes medios.
C- Virajes escarpados.
Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
Incorporación al circuito de tránsito.
Aproximación 90º.
Aproximación 180º.
Aproximación 360º.

Deslizamientos.
Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
Rodaje.
Detención del motor.
Uso de la lista de chequeo.
Critica de post- vuelo.
El programa de instrucción desarrollado por lecciones se adjunta como ANEXO III. El desarrollo de las maniobras en su totalidad se encuentra en el ANEXO V.

4. DURACION DEL CURSO

El tiempo mínimo para la realización del Curso de Piloto Privado de Avión será de TREINTA (30) días, contados a partir de la fecha en que se realiza el primer vuelo de instrucción. El tiempo máximo para completarlo se fija en (2) dos años, también contados a partir de la fecha en que se realiza el primer vuelo de instrucción, debiendo el alumno renovar su aptitud psicofisiológica cuantas veces sea necesario durante ese período. Si por alguna razón el alumno excediera los dos (2) años sin haber finalizado el curso, se le podrá reconocer el 50% de sus horas voladas por un período extra no mayor a dos (2) años, para que obtenga su licencia. Pasado dicho periodo perderá el total de las horas.

NOTA: Si el alumno posee Licencia de Planeador o Helicóptero, o Certificado de Competencia de U.L.M, el tiempo mínimo se podrá reducir a 20 días.

5. EXAMENES

El examen final constará de dos partes –teórica y práctica- y será tomado donde el alumno haya realizado el curso o en cualquier otro sitio que cuente con las facilidades adecuadas y de común acuerdo con la escuela y el inspector actuante. En caso que el alumno no cuente con un certificado de estudios teóricos correspondiente a la licencia solicitada extendido por una EIPA, el examen teórico comprenderá un test de respuestas múltiples y para aprobarlo tendrá que obtener una calificación mínima del setenta por ciento (70%). Sin la aprobación de este requisito no se procederá al examen práctico, el que consistirá en una prueba en vuelo durante la cual el Inspector podrá exigir cualquiera o todas las maniobras que se detallan en la planilla de examen final. En caso de existir alguna duda con respecto a la operación de la aeronave o la realización de una maniobra, se recurrirá al manual de la aeronave o al ANEXO V respectivamente.

6. ALUMNOS APLAZADOS

Si el alumno resultare desaprobado en algunas de las partes (teórico-práctico), el Inspector actuante confeccionará la notificación del aplazo (ANEXO VI) por escrito y duplicado, reteniendo el original y dejando el duplicado para los antecedentes del alumno existentes en la escuela. El Instructor podrá solicitar un nuevo examen para el aspirante, el cual podrá llevarse a cabo recién a partir de las 48 horas del primero. El inspector actuante no podrá ser el mismo y se le dará el crédito al aspirante por la parte aprobada en el primer examen, debiendo únicamente aprobar aquella en la que no hubiere alcanzado el nivel requerido. Se dejará constancia en el legajo del Instructor del/los alumnos que resultaran aplazados.

7. FACULTADES QUE CONFIERE LA LICENCIA DE PILOTO PRIVADO DE AVION

- La Licencia de Piloto Privado de Avión faculta a su titular para actuar en calidad de Piloto al mando, o como Copiloto en aeronaves que lo requieran, siempre que el vuelo que efectúe no sea de carácter comercial y se realice limitado a las habilitaciones inscriptas en su Licencia.
- La obtención de la presente Licencia implica la Habilitación en Monomotores Terrestres hasta 5700 kgs, la cual faculta a su titular para actuar como Piloto al mando en cualquier aeronave de esas características, así como ULMs, siempre y cuando haya sido debidamente adaptado en vuelo por un Instructor habilitado, el cual dejará constancia en el libro de vuelo del causante.

8. RESTRICCIONES

- No está facultado para transportar pasajeros hasta tanto haya completado VEINTICINCO (25) horas de vuelo como Piloto al mando a partir de la fecha en que obtuvo la Licencia, y haya sido sometido a una inspección en vuelo de una duración como mínimo de treinta (30) minutos con tres (3) aterrizajes, por un Instructor habilitado quién dejará constancia de su aptitud en el Libro de Vuelo del interesado. Las cuatro últimas horas del total de veinticinco deberán ser completadas dentro de un plazo máximo de (30) días anteriores a la fecha que realice el primer vuelo con pasajeros.
- No podrá lanzar paracaidistas hasta tanto haya completado setenta y cinco (75) horas de vuelo como Piloto al Mando a partir de la fecha que obtuvo su Licencia, y haya recibido la correspondiente adaptación por un Instructor lanzador de paracaidistas con una experiencia de no menos de diez (10) vuelos lanzando paracaidistas y satisfecho una prueba en vuelo ante un Inspector de Vuelo, quien dejará constancia certificada en el Libro de Vuelo del interesado.
- No percibirá retribución alguna por sus servicios para sí o para terceros.
- No estará facultado para hacer vuelos nocturnos o IFR sin poseer las habilitaciones correspondientes
- No podrá actuar como piloto al mando en aeronaves a las cuales no se encuentre habilitado.

9. INACTIVIDAD

- El titular de la Licencia de Piloto Privado de Avión que permanezca TREINTA (30) días sin realizar actividad de vuelo, deberá ser readaptado por un Instructor de Vuelo habilitado antes de reiniciar la misma, quién dejará constancia en el Libro de Vuelo del interesado.

10. CONSIDERACIONES

De surgir algún inconveniente durante el curso de instrucción reconocida o el examen de Piloto Privado de Avión, los pasos a seguir son:

- Exponerlo al director de la escuela por escrito con recepción de nota para que éste pueda tomar la acción correctiva de ser necesario con la escuela y si es por un problema en el examen de cualquier índole elevarlo a quien corresponda.

Si el problema persiste diríjase con la copia de la nota de recepción a Comodoro Pedro Zanni 250 Edificio Cóndor - Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (piso 3 sector amarillo).

INSTRUCCIONES PARA EL LLENADO DE ESTE REGISTRO DE VUELO

Este Registro de Vuelo será provisto por el alumno al iniciarse el curso. Deberá permanecer en poder del alumno y deberá ser presentado en cada lección de vuelo para poderla realizar, **siendo responsabilidad del Instructor de vuelo y el alumno piloto privado el mantenerlo permanentemente actualizado.**

Antes de realizar su primer vuelo el alumno deberá presentar junto con su documento de identidad, el Certificado provisorio de aptitud psicofisiológica y en caso de ser menor de edad la Autorización que consta como ANEXO II (estos dos últimos quedarán en poder de la escuela). Dichos datos serán certificados por el presidente del aeroclub o el director de la escuela de pilotaje y verificados durante las inspecciones periódicas y/o examen final, por los inspectores de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas.

En oportunidad de rendir el examen deberán presentarse nuevamente los documentos y certificados de referencia, a los cuales se sumarán el Certificado de estudios del curso teórico (si correspondiere) y el formulario RPA 01 (ANEXO I) debidamente completado con letra de imprenta, **DEJANDOSE CONSTANCIA QUE SIN LA TOTALIDAD DE LA DOCUMENTACION MENCIONADA NO SE TOMARA DICHO EXAMEN.** Los ANEXOS I, II y III serán retirados por el Inspector actuante para el archivo en el legajo del piloto junto con el resto de la documentación inherente al examen.

Antes de cada lección de vuelo y durante la instrucción teórica previa al mismo, el Instructor y el alumno tomarán conocimiento de las maniobras y procedimientos que correspondan realizar. Una vez completada la lección, se anotará en la hoja resumen de cada etapa el tiempo y los aterrizajes efectuados.

Asimismo, se llenará la hoja correspondiente a la lección anotando la fecha, el tiempo empleado y los aterrizajes realizados, marcando con un tilde en los lugares previstos las diversas maniobras o procedimientos practicados.

Al pie de cada lección, como constancia de haber impartido y recibido la instrucción establecida, firmarán respectivamente alumno e Instructor.

Si la cantidad de lecciones previstas no alcanzara para que el alumno adquiera la capacitación mínima requerida para cumplimentar las maniobras, necesitando lecciones adicionales, se ha previsto en cada etapa un mayor número de hojas con temas –denominadas repaso- las que deberán ser llenadas en los lugares correspondientes toda vez que sean impartidas dichas lecciones.

También se usarán si por algún motivo las lecciones se cumplimentaran parcialmente (es decir no se cumplió la lección completa) realizando los temas pendientes en lecciones adicionales al final de las etapas.

NOTESE QUE **EL CURSO NO SE COMPONE DE UNA CANTIDAD TOTAL DE HORAS, SINO QUE DEBERAN CUMPLIMENTARSE LAS DOS ETAPAS CON LOS MINIMOS ESTABLECIDOS PARA CADA UNA (las etapas se consideran cumplimentadas cuando se logre el cumplimiento de las maniobras con sus correspondientes tolerancias, las cuales serán calificadas en el Formulario de Evaluación de Vuelo de cada etapa que deberán firmar el alumno y el Instructor).**

Por tal razón, cada etapa está debidamente identificada y el principio contiene resumida, en forma de **"PROGRAMA ESTABLECIDO"** y **"PROGRAMA CUMPLIDO"**, la actividad de cada lección.

Dicho resumen prevé espacio adicional para las lecciones de repaso necesarias y también deberá mantenerse al día. Se recuerda a los señores Instructores que se considerará negligencia grave el no cumplimentar prolijamente las instrucciones precedentes o el no controlar que este registro de vuelo se mantenga actualizado durante todo el curso.

ANAC
Administración nacional de aviación civil argentina

Formulario RPA 01 /12

SOLICITUD DE LICENCIA/CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE PILOTO Y/O HABILITACION ADICIONAL

LEGAJO Nº.....

1.0 PRIMERA PARTE – **Datos Personales -**			
1.1 Apellidos y Nombres			
1.2 Domicilio Actualizado		1.3 Teléfono Particular	
1.4 Dirección E-mail		1.5 Teléfono Celular	
1.6 Localidad	1.7 Provincia	1.8 Código Postal	
1.9 Fecha de Nacimiento	1.10 Lugar de Nacimiento	1.11 Nacionalidad	1.12 Sexo
1.13 DNI- LE- LC- MI-	1.14 Expedido por		
1.15 Estudios Aprobados	1.16 Título Obtenido		
1.17 Licencia Vigente	1.18 Vencimiento Psicofísico ...../...../.....		

2.0 SEGUNDA PARTE – **Condición del Documento solicitado--**	**Especificar:**
2.1 Otorgamiento de Licencia	◇ .....
2.2 Otorgamiento de Habilitación	◇ .....
2.3 Convalidación de Licencia Extranjera	◇ .....
2.4 Solicitud de Duplicado de Licencia	◇ .....
2.5 Certificado de Competencia de Personal Aeronáutico	◇ .....

3.0 TERCERA PARTE – **Antecedentes del Curso**			
3.1 Nombre de la Escuela / Centro de Capacitación donde realizó el Curso		3.2 Año de Aprobación	
3.3 Fecha de Iniciación Práctico	3.4 Fecha Finalización Práctico	3.5 Aeronave / Simulador utilizadas en el curso	
3.6 Apellido y Nombre del Instructor		3.7 Nº de Legajo	

3.8 Declaro bajo juramento que la información suministrada se ajusta a la verdad

Lugar y Fecha.....

.....
Firma del Solicitante

4.0 CUARTA PARTE – **Certificación del Examen**

4.1 Aeronaves / Simulador utilizadas en el Examen (Marca Modelo Matricula)

.....

4.2 Resultado del Examen Teórico ○ Aprobado ○ Reprobado

Certifico haber examinado al solicitante en vuelo ○ Diurno ○ Nocturno ○ Instrumental

En consecuencia ○ está ○ no esta en condiciones para obtener la:

Licencia de .....

La Habilitación de .....

4.3 Observaciones

.....

.....

4.4 Documentos Agregados

.....

.....

.....

4.5 Recibo Oficial Nº	4.6 Importe	4.7 Fechado el	4.8 Intervino

4.9 Lugar y Fecha.....

.....

4.10 Intervino en la carga	4.11 Firma y sello del Instructor de Vuelo	4.12 Firma y sello del Inspector de Vuelo

ANEXO II

AUTORIZACION DEL PADRE Y MADRE O TUTOR

POR LA PRESENTE AUTORIZO A MI HIJO/A _____

_____

Documento Nacional de Identidad Nº _____

Cédula de Identidad Nº _____ *Policía de* _____

_____ *a realizar el curso de PILOTO PRIVADO DE AVION*

en la escuela de vuelo _____.

Que a tal efecto declaro/a expresamente:

1- Que mi hijo/a _____ *vive conmigo, en la calle* _____ *Nº* _____ *piso* _____ *dto.* _____ *de* _____ _____.

2- Que ejerzo la Patria Potestad sobre mi nombrado hijo/a menor, sin restricciones de ninguna especie.

3- Que he sido informado de las características generales del curso de piloto privado de avión, las que conozco y acepto.

Lugar y Fecha _____

_____

Firma del padre y madre o tutor

La autoridad que suscribe certifica que la firma que antecede pertenece

al señor/a _____

al señor/a _____
(padre y madre o tutor) y ha sido puesta en mi presencia.

Lugar y Fecha _____

_____

Firma aclaración y sello de la autor

ANEXO III

PROGRAMA DE INSTRUCCION PRACTICA

RESUMEN ETAPA "A"
DC: 17.5 (NAV 1.0)

VS: 0.5
ARR: 72

PROGRAMA ESTABLECIDO				PROGRAMA CUMPLIDO		
LECC. Nº	DC	VS	ARR	DC	VS	ARR
1	1		1			
2	1		1			
3	1		1			
4	1		2			
5	1		2			
6	1		4			
7	1		4			
8	1		5			
9	1		5			
10	1		5			
11	1		5			
12	1		5			
13	1		4			
14	1		4			
15 *	1		6			
16	1		6			
17	1		6			
18	0.5	0.5	6			
19	REPASO					
20	REPASO					
21	REPASO					
22	REPASO					
23	REPASO					
24	REPASO					
25	REPASO					
26	REPASO					
27	REPASO					
28	REPASO					
29	REPASO					
30	REPASO					
31	REPASO					

* Este vuelo se considera de navegación, consiste en un reconocimiento de los aeródromos próximos. De ser posible se aterrizará por lo menos en 3 ó 4 aeropuertos diferentes.

LECCION Nº: 1 (D.C.) ETAPA: A FECHA:____/____/____.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal.
- ❑ Ascenso mejor régimen.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación normal.
- ❑ Aterrizajes con potencia.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

LECCION Nº: 2 (D.C.) ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal.
- ❑ Ascenso mejor régimen.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación normal.
- ❑ Aterrizajes con potencia.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

LECCION Nº: 3 (D.C.) ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal.
- ❑ Ascenso mejor régimen.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ Corrección de deriva.
- ❑ Planeos: rectos y en viraje.
- ❑ Ejercicio de coordinación en vuelo nivelado.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación normal.
- ❑ Aterrizajes con potencia.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

LECCION Nº: 4 (D.C.) ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal.
- ❑ Ascenso mejor régimen.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ Corrección de deriva.
- ❑ Planeos: rectos y en viraje.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso y nivelado.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Descenso a regímenes prefijado (uso del flap).
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

LECCION Nº: 5 (D.C.) ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal.
- ❑ Ascenso mejor régimen.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ Corrección de deriva.
- ❑ Planeos: rectos y en viraje.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso y nivelado.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Descenso a regímenes prefijado (uso del flaps).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

LECCION Nº: 6 (D.C.) ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal.
- ❑ Ascenso mejor régimen.
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso nivelado y descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ Corrección de deriva.
- ❑ Planeos: rectos y en viraje.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 7 (D.C.) ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal.
- ❑ Ascenso mejor régimen.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso nivelado y descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 8 (D.C.) ETAPA: A FECHA:____/____/____.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal.
- ❑ Ascenso mejor régimen.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso nivelado y descenso.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Emergencias en vuelo y en circuito.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 9 (D.C.) ETAPA: A FECHA:____/____/____.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal.
- ❑ Ascenso mejor régimen.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso nivelado y descenso.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Emergencias en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 10 (D.C.) ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue campo corto.
- ❑ Ascenso mejor ángulo.
- ❑ Ascenso mejor régimen.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Emergencias en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes simulados de emergencias (sobre la pista).
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 11 (D.C.) ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue campo corto y campo blando.
- ❑ Ascenso mejor ángulo.
- ❑ Ascenso mejor régimen.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Emergencias en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes simulados de emergencias (sobre la pista).
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 12 (D.C.) ETAPA: A FECHA:____/____/____.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue campo corto y campo blando normal.
- ❑ Ascenso mejor ángulo.
- ❑ Ascenso mejor régimen.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Emergencias en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes simulados de emergencias (sobre la pista).
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 13 (D.C.) ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue campo corto y campo blando normal.
- ❑ Ascenso mejor ángulo.
- ❑ Ascenso mejor régimen.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Emergencias en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes simulados de emergencias (sobre la pista).
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 14 (D.C.) ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Descenso a regímenes prefijado (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 15 (D.C./NAV.) ETAPA: A FECHA:____/____/____.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Reconocimientos e incorporación de tránsito de aeropuertos cercanos con un aterrizaje en cada uno.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación normal.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.
NOTA 3 : Este vuelo se considera de navegación, consiste en un reconocimiento de los aeródromos próximos. De ser posible se aterrizará por lo menos en 3 ó 4 aeropuertos diferentes.

LECCION Nº: 16 (D.C.) ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión .
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 17 (D.C.) ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión .
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 18 (D.C./V.S.) ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.
NOTA3: En los vuelos solo el alumno no deberá hacer toque y motor. Se aconseja que realice tres circuitos completos en el primer vuelo solo.

LECCION Nº: 18 (D.C./V.S.) ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.
NOTA3: En los vuelos solo el alumno no deberá hacer toque y motor. Se aconseja que realice tres circuitos completos en el primer vuelo solo.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión .
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión .
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE:_____ MATRICULA:_____

- ❑ *Instrucción de prevuelo.*
- ❑ *Inspección de prevuelo.*
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360° / 720° de precisión .
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720° para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360° / 720° de precisión .
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720° para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión .
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión .
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión .
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión .
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360° / 720° de precisión .
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720° para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión .
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: A FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360° / 720° de precisión .
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720° para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

FORMULARIO DE EVALUACION DE VUELO ETAPA "A"

Maniobras del curso oficial reconocido de piloto privado	NS	AS	S	SB	Observaciones
Inspección de prevuelo.					
Puesta en marcha y calentamiento.					
Procedimiento radioeléctrico.					
Rodaje.					
Verificación previa al despegue.					
Despegue normal / campo corto / campo blando.					
Ascenso mejor régimen o mejor ángulo.					
Salida del circuito de tránsito.					
Viraje en ascenso.					
Vuelo recto y nivelado.					
A- Virajes suaves.					
B- Virajes medios.					
C- Virajes escarpados 360° / 720° de precisión .					
" S" a través de camino.					
Giros alrededor de un punto.					
"8" alrededor de pilones.					
Espirales descendentes de 720° para ambos lados.					
Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso					
Cambio de velocidades en línea de vuelo.					
Vuelo lento.					
Aproximación a la pérdida recta con potencia. Dif. Config.					
Aproximación a la pérdida recta sin potencia. Dif. Config.					
Pérdida recta sin potencia. Dif. Config.					
Pérdida recta con potencia. Dif. Config.					
Pérdida en viraje sin potencia. Dif. Config.					
Pérdida en viraje con potencia. Dif. Config.					
Recuperación de posiciones anormales.					
Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).					
A- Virajes suaves.					
B- Virajes medios.					
C- Virajes escarpados.					
Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.					
Incorporación al circuito de tránsito.					
Aproximación 90.					
Aproximación 180.					
Aproximación 360.					
Deslizamientos.					
Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.					
Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).					
Rodaje.					
Detención del motor.					
Uso de la lista de chequeo.					
Crítica de post- vuelo.					

.....
Firma INSTRUCTOR

.....
Firma ALUMNO

RESUMEN ETAPA "B"

DC: 12.5 (NAV 5.0)

VS: 9.5
ARR 72

PROGRAMA ESTABLECIDO				PROGRAMA CUMPLIDO		
LECC. Nº	DC	VS	ARR	DC	VS	ARR
1	1.0		4			
2	0.5	0.5	4			
3	0.5	0.5	4			
4	0.3	0.7	4			
5	3.0		2			
6	0.5	0.5	4			
7		1.0	5			
8	0.5	0.5	4			
9	2.0		2			
10	0.3	0.7	4			
11		1.0	3			
12	0.5	0.5	4			
13	0.3	0.7	4			
14		1.0	4			
15	0.5	0.5	4			
16	0.3	0.7	4			
17	1.0		4			
18	0.3	0.7	4			
19	1.0		4			
20	REPASO					
21	REPASO					
22	REPASO					
23	REPASO					
24	REPASO					
25	REPASO					
26	REPASO					
27	REPASO					
28	REPASO					
29	REPASO					
30	REPASO					
31	REPASO					

LECCION Nº: 1 (D.C.) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 2 (D.C./V.S.) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360° / 720° de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Espirales descendentes de 720° para ambos lados
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 3 (D.C./V.S.) ETAPA: B FECHA:___/___/___

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 4 (D.C./VS) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360° / 720° de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 5 (D.C. /NAV.) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Planificación del vuelo (precomputada)
- ❑ Presentación del plan de vuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 6 (D.C./VS) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 7 (VS) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 8 (D.C. / V.S.) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

Instrucción de prevuelo.

- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 9 (D.C. /NAV.) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Planificación del vuelo (precomputada)
- ❑ Presentación del plan de vuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 10 (D.C./VS) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Instrucción Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 11 (VS) ETAPA: B FECHA:____/____/____.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360° / 720° de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 12 (D.C./VS) ETAPA: B FECHA:____/____/____.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Ejercicios de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Descensos a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Carreteo
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 13 (D.C./VS) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ *MATRICULA:* _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.0
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 14 (VS) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Carreteo.
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 15 (D.C./VS) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Carreteo.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 16 (D.C./VS) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 17 (D.C.) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 18 (D.C./VS) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 19 (D.C.) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: 19 (D.C.) ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo
- ❑ Salida del circuito de tránsito
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión
- ❑ " S" a través de camino
- ❑ Giros alrededor de un punto
- ❑ "8" alrededor de pilones
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap)
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito
- ❑ Aproximación 90
- ❑ Aproximación 180
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)
- ❑ Rodaje
- ❑ Detención del motor
- ❑ Uso de la lista de chequeo
- ❑ Crítica de post- vuelo

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360° / 720° de precisión.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720° para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Aproximación standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia·(sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360
- ❑ Aproximación Standard.
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....
FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.
NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

LECCION Nº: REPASO ETAPA: B FECHA:___/___/___.

TIEMPO DE LA LECCION: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
TIEMPO TOTAL: D.C.:_____ V.S.:_____ ARR.:_____.
AERONAVE: _____ MATRICULA: _____

- ❑ Instrucción de prevuelo.
- ❑ Inspección de prevuelo.
- ❑ Puesta en marcha y calentamiento.
- ❑ Procedimiento radioeléctrico.
- ❑ Rodaje.
- ❑ Verificación previa al despegue.
- ❑ Despegue normal / campo corto / campo blando.
- ❑ Ascenso mejor régimen mejor ángulo.
- ❑ Salida del circuito de tránsito.
- ❑ Viraje en ascenso.
- ❑ Vuelo recto y nivelado.
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados 360º / 720º de precisión.
- ❑ " S" a través de camino.
- ❑ Giros alrededor de un punto.
- ❑ "8" alrededor de pilones.
- ❑ Espirales descendentes de 720º para ambos lados.
- ❑ Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.
- ❑ Cambio de velocidades en línea de vuelo.
- ❑ Vuelo lento.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida recta sin potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Aproximación a la pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida recta sin potencia.
- ❑ Pérdida recta con potencia.
- ❑ Pérdida en viraje sin potencia.
- ❑ Pérdida en viraje con potencia.
- ❑ Recuperación de posiciones anormales.
- ❑ Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).
- ❑ Virajes suaves.
- ❑ Virajes medios.
- ❑ Virajes escarpados.
- ❑ Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.
- ❑ Incorporación al circuito de tránsito.
- ❑ Aproximación 90.
- ❑ Aproximación 180.
- ❑ Aproximación 360.
- ❑ Aproximación Standard
- ❑ Deslizamientos.
- ❑ Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.
- ❑ Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).
- ❑ Rodaje.
- ❑ Detención del motor.
- ❑ Uso de la lista de chequeo.
- ❑ Crítica de post- vuelo.

....

FIRMA DEL ALUMNO FIRMA DEL INSTRUCTOR

NOTA 1: Se simularán cuando no existan equipos o facilidades todos los procedimientos de llamada o recepción de permisos de tránsito para cada una de las operaciones. El instructor hará las veces del operador de control de tránsito aéreo.

NOTA 2 : Las emergencias se simularán sin poner en ningún momento en situación de riesgo real el material de vuelo y mucho menos el personal.

FORMULARIO DE EVALUCION DE VUELO ETAPA "B"

Maniobras del curso oficial reconocido de piloto privado	NS	AS	S	SB
Inspección de prevuelo.				
Puesta en marcha y calentamiento.				
Procedimiento radioeléctrico.				
Rodaje.				
Verificación previa al despegue.				
Despegue normal / campo corto / campo blando.				
Ascenso mejor régimen o mejor ángulo.				
Salida del circuito de tránsito.				
Viraje en ascenso.				
Vuelo recto y nivelado.				
A- Virajes suaves.				
B- Virajes medios.				
C- Virajes escarpados 360º / 720º de precisión.				
" S" a través de camino.				
Giros alrededor de un punto.				
"8" alrededor de pilones.				
Espirales descendentes de 720º para ambos lados.				
Ejercicio de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso				
Cambio de velocidades en línea de vuelo.				
Vuelo lento.				
Aproximación a la pérdida recta con potencia. Dif. Config.				
Aproximación a la pérdida recta sin potencia. Dif. Config.				
Pérdida recta sin potencia. Dif. Config.				
Pérdida recta con potencia. Dif. Config.				
Pérdida en viraje sin potencia. Dif. Config.				
Pérdida en viraje con potencia. Dif. Config.				
Recuperación de posiciones anormales.				
Descenso a regímenes prefijados (uso del flap).				
A- Virajes suave				
B- Virajes medio				
C- Virajes escarpado				
Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.				
Incorporación al circuito de tránsito.				
Aproximación 90.				
Aproximación 180.				
Aproximación 360.				
Deslizamientos.				
Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.				
Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).				
Rodaje.				
Detención del motor.				
Uso de la lista de chequeo.				
Crítica de post- vuelo.				

....

Firma del Alumno Firma del Instructor

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE REGIONES AEREAS
DIRECCION DE HABILITACIONES AERONAUTICAS

SOLICITUD DE INSPECCION N°.....

ORDEN DE INSPECCION N°.....

FORMULARIO DE EVALUACIÓN DE INSPECCIÓN PARA LICENCIA DE PILOTO PRIVADO DE AVIÓN

Datos personales del alumno
APELLIDO Y NOMBRES:_____.
LEGAJO N°:_____. LICENCIA:_____ N°_____ D.N.I:_____.

Datos personales del instructor
APELLIDO Y NOMBRES:_____.
LEGAJO N°:_____. LICENCIA:_____ N°_____ D.N.I:_____.

AVION (marca, tipo y matrícula):_____.

Maniobras del curso oficial reconocido de piloto privado	NS	AS	S	SB
Reunión previa al vuelo				
Planificación y análisis meteorológico				
Inspección de prevuelo.				
Puesta en marcha y calentamiento.				
Procedimientos radiotelefónicos				
Rodaje				
Verificación previa al despegue.				
Efecto y uso de los mandos.				
Despegue normal/campo corto/campo blando.				
Ascensos mejor régimen y mejor ángulo.				
Salida del circuito de tránsito.				
Virajes en ascensos.				
Vuelo recto y nivelado.				
A-Virajes suaves.				
B-Virajes medios.				
C-Virajes escarpados.				
Descensos				
Planeos.				
Corrección de deriva				
Espirales de 720°.				
Eses a través de caminos.				
Giros alrededor de un punto.				
Ochos alrededor de pilones.				
Ejercicios de coordinación				
A-En ascenso.				
B-Nivelado.				
C-En descenso.				
Cambio de velocidades en línea de vuelo.				
Vuelo lento con y sin flaps.				
Aproximación a la pérdida recta con potencia.				
Aproximación a la pérdida recta sin potencia.				
Pérdidas rectas con potencia.				
Pérdidas rectas sin potencia.				
Pérdidas en viraje con potencia.				
Pérdidas en viraje sin potencia.				
Recuperación a vuelo normal posterior al violento.				
Uso del flap.				
Emergencias simuladas				
A-En vuelo.				
B-En circuito.				
C-En despegue.				
Incorporación al circuito de transito.				
Aproximación de 90°.				
Aproximación de 180°.				
Aproximación de 360°.				
Aproximación Standard				
Maniobras del curso oficial reconocido de piloto privado	NS	AS	S	SB

Deslizamientos				
Aterrizajes con y sin potencia				
Aterrizaje con viento cruzado				
Aterrizaje de emergencia (sobre la pista)				
Escapes con y sin flaps.				
Aterrizajes en campo corto/ campo blando				
Aterrizajes con obstáculos en cabecera				
Rodaje				
Estacionamiento.				
Detención del motor./ lista de chequeo.				
Inspección post-vuelo.				
Reunión y crítica de post-vuelo.				
Conocimiento de material y equipo.				

OBSERVACIONES:

HORA DE PUESTA EN MARCHA:_____HORA DE DETENCION:_____TIEMPO DE VUELO:
LUGAR Y FECHA:_____

ANEXO IV

CURSO: PILOTO PRIVADO DE AVION
ASIGNATURA: AERODINAMICA Y MANIOBRAS DE VUELO DEL AVION

HORAS SEMANALES: 4
TOTAL DE HORAS: 16

DURACION: 4 SEMANAS

OBJETIVO:
INTRODUCIR EL ALUMNO EN LOS CONOCIMIENTOS TEORICOS BASICOS DE AERODINAMICA Y MANIOBRAS DE VUELO A NIVEL DE PILOTO PRIVADO.

PROGRAMA ANALITICO

TEMA	DESARROLLO	HORAS	
		PAR	TOT
1	CONCEPTO GENERAL DE FLUIDO. AIRE EN MOVIMIENTO: a) MOVIMIENTO RELATIVO Y b) VIENTO RELATIVO. FLUJOS: a) LAMINAR, b) DE TRANSICION Y c) TURBULENTO. NOCION DE CAPA LIMITE	1	1
2	ALAS Y PERFILES AERODINAMICOS: CARACTERISTICAS BASICAS AERODINAMICO-GEOMETRICAS: a) ENVERGADURA; b) CUERDA; c) CUERDA MEDIA; d) AREA ALAR; e) BORDE DE ATAQUE; f) BORDE DE SALIDA; g) ANGULO DE ATAQUE; h) ANGULO DE CALAJE O INCIDENCIA; i) LINEA DE CURVATURA MEDIA Y j) FLECHA DE CURVATURA MAXIMA.	1	2
3	NOCIONES DE ESPECTROS AERODINAMICOS. RESISTENCIA AERODINAMICA DEL ALA: a) INDUCIDA Y b) DE FORMA. RESISTENCIA AL AVANCE DEL AVION COMPLETO. CONCEPTO ELEMENTAL DEL TEOREMA DE BERNOULLI. SUSTENTACION AERODINAMICA. INFLUENCIA CUADRATICA DE LA VELOCIDAD EN LA SUSTENTACION Y LA RESISTENCIA. CAMBIOS DE SUSTENTACION SEGÚN EL ANGULO DE ATAQUE. VELOCIDAD MINIMA HORIZONTAL: USO DE HIPERSUSTENTADORES. PERDIDA DE SUSTENTACION. ENGELAMIENTO SUPERFICIAL: EFECTOS.	4	6
4	NOCIONES DE LA TEORIA DE LA HELICE. PASO: a) TEORICO Y b) EFECTIVO. VARIACION DEL PASO EN FUNCION DE LA TAS. EFECTO GIROSCOPICO DE LA HELICE. TRACCION ASIMETRICA O FACTOR "P". ESPIRAL DEL CHORRO DE LA HELICE. HELICES DE PASO VARIABLE. CONTROL DE RENDIMIENTO: a) RPM Y b) PAA PRESION ABSOLUTA DE PRESION.	4	10
5	LOS TRES EJES DE SIMETRIA DEL AVION. NOCIONES FUNDAMENTALES DE ESTABILIDAD Y CONTROL. ELEMENTOS DE ESTABILIDAD, SUPERFICIES DE CONTROL Y COMANDOS: a) ELEVADOR; b) ALERONES Y c) TIMON DE DIRECCION. CONCEPTO DE MANIOBRA DE VUELO: a) COORDINACION DE COMANDO Y b) ATENCION DISTRIBUTIVA.	2	12
6	MANIOBRAS DE VUELO. INFLUENCIA DE: a) VIENTO; b) TEMPERATURA DEL AIRE EXTERIOR (OAT); c) PRESION ATMOSFERICA Y d) HUMEDAD RELATIVA AMBIENTE. MECANICA DEL DESPEGUE: a) CONCEPTOS DE VELOCIDAD V1; VR; V2. VELOCIDADES DE ASCENSO: a) OPTIMA Y b) MAXIMA. VUELO RECTO Y NIVELADO. PLANEO RECTO DE APROXIMACION: UTILIZACION DE LA RELACION DE PLANEO. ATERRIZAJE: EFECTO SUELO. VIRAJE HORIZONTAL CORRECTO. VARIACIONES: a) DEL ANGULO DE LADEO O INCLINACION LATERAL Y b) DE LA VELOCIDAD DE PERDIDA DE SUSTENTACION. CONCEPTOS DE DERRAPE Y DESLIZAMIENTO LATERAL: RIESGOS. VELOCIDAD DE NUNCA EXCEDER. LIMITACIONES DEL AVION, CORRECCIONES POR: a) ALTURA SOBRE EL NIVEL DEL MAR Y b) TEMPERATURA. EMERGENCIAS EN VUELO.	4	16
	BIBLIOGRAFIA DE CONSULTA: SEGURIDAD DE VUELO Y AERODINAMICA - A. ROED MANUAL DEL PILOTO PRIVADO - A.R. SAAVEDRA MANUAL DE AERONAUTICA PARA EL PILOTO PARTICULAR (FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION) FORMULAS Y FLUIDOS - SHAPIRO CURSO DE INSTRUCCIÓN RECONOCIDA PARA EL PILOTO PRIVADO DE AVION (DISP. Nº 29/68 DNAC)		

CURSO: PILOTO PRIVADO DE AVION
ASIGNATURA: LEGISLACION Y DOCUMENTACION AERONAUTICA

HORAS SEMANALES: 1
TOTAL DE HORAS: 4

DURACION: 4 SEMANAS

OBJETIVO:
QUE EL ALUMNO A NIVEL DE PILOTO PRIVADO ADQUIERA LOS CONOCIMIENTOS LEGALES RESPECTIVOS

PROGRAMA ANALITICO

TEMA	DESARROLLO	HORAS	
		PAR	TOT
1	CODIGO AERONAUTICO: LEY 17.285 MODIFICADA POR LA LEY 22.390. NOCIONES SOBRE EL CONTENIDO Y APLICACIÓN DE LOS TÍTULOS. ARTÍCULO 1: AMBITO DE APLICACIÓN.	1	1
2	TITULO II: CAPITULO I: a) CIRCULACION AEREA; b) PARTIDA Y ATERRIZAJE; c) ATERRIZAJE EN PROPIEDADES PRIVADAS; d) TRANSPORTE DE MERCADERIA PELIGROSA; e) CERTIFICADOS DE MATRICULACION Y AERONAVEGABILIDAD; f) NECESIDAD DE EQUIPAMIENTO RADIOELECTRICO PARA COMUNICACIONES; g) AERONAVES QUE LLEGUEN DEL EXTERIOR O SALGAN DEL PAIS, SOBREVUELO.	1	2
3	TITULO VII, CAPITULO I: a) RESPONSABILIDAD; DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS. CAPITULO II: a) DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE Y b) AERONAVES EN VUELO. CAPITULO III: DAÑOS EN EL TRANSPORTE GRATUITO. CAPITULO IV: ABORDAJE AEREO. TITULO X: a) SEGUROS OBLIGATORIOS; b) EXPIRACION DE LOS SEGUROS OBLIGATORIOS. TITULO II: LEY APLICABLE, JURISDICCION Y COMPETENCIA	1	3
4	BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO: a) PRESTACION DE COLABORACION; b) PRESTACION DE SOCORROS. TITULO IX: a) INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION; b) AUTORIDAD COMPETENTE; c) COMUNICACIÓN; d) OBLIGACION DE TESTIFICAR; e) OBLIGACION DE PRODUCIR INFORMES. PREVENCION DE INCENDIOS: AIC 23-26/78 (RESOLUCION 216/76 DEL MINISTERIO DE DEFENSA). INFRACCIONES AERONAUTICAS Y SANCIONES: NORMAS REGLAMENTARIAS.	1	4
	BIBLIOGRAFIA DE CONSULTA: CODIGO AERONAUTICO APUNTES DE CODIGO AERONATICO (INAC-CIATA)		

CURSO: PILOTO PRIVADO DE AVION
ASIGNATURA: EQUIPOS RADIOELECTRICOS

HORAS SEMANALES: 2
TOTAL DE HORAS: 8
DURACION: 4 SEMANAS

OBJETIVO:

QUE EL ALUMNO A NIVEL DE PILOTO PRIVADO DE AVION, ADQUIERA LOS CONOCIMIENTOS NECESARIOS PARA LA ADECUADA OPERACIÓN Y UTILIZACION DE LOS EQUIPOS E INSTRUMENTOS RADIOELECTRICOS.

PROGRAMA ANALITICO

TEMA	DESARROLLO	HORAS	
		PAR	TOT
1	PRINCIPIO DE LAS COMUNICACIONES RADIOELECTRICAS. ONDAS HERTZIANAS, CARACTERISTICAS: a) PERIODO; b) FRECUENCIA; c) AMPLITUD Y d) LONGITUD. ONDA PORTADORA: a) AM Y b) FM. VENTAJAS Y DESVENTAJAS. PROPAGACION: a) BAJA FRECUENCIA (LF); b) ALTA FRECUENCIA (HF); c) MUY ALTA FRECUENCIA (VHF); d) ULTRA ALTA FRECUENCIA (UHF); e) SUPER ALTA FRECUENCIA (SHF) Y f) EXTREMADAMENTE ALTA FRECUENCIA (EHF). MENCION SOBRE EL EMPLEO DE FRECUENCIAS EN INSTRUMENTOS Y EQUIPOS RADIOELECTRICOS.	3	3
2	EMISORAS, ANTENAS Y RADIOFAROS: a) POTENCIA DE EMISION; b) ALCANCE DE RECEPCION EN LOS DIFERENTES CASOS; c) VARIACION DEL ALCANCE CON LA ALTITUD DE VUELO Y d) CONO DE SILENCIO Y AREAS MARGINALES. INTERFERENCIAS RADIOELECTRICAS	1	4
3	EQUIPO BASICO DE NAVEGACION RADIOELECTRICA, PARTICULARIDADES. CONCEPTO DE RADIOGONOMETRIA. PRINCIPIO DE FUNCIONAMIENTO DEL RADIOCOMPAS AUTOMATICO (ADF). EQUIPO VHF OMNIDIRECCIONAL (VOR), PRINCIPIO DE FUNCIONAMIENTO. COMPONENTES: a) SELECTOR DE CURSO (OBS); b) INDICADOR DE DESVIACION DE CURSO (CDI) Y c) INDICADOR HACIA-DESDE (TO-FROM). OPERACIÓN: ERRORES COMUNES.	3	7
4	MENCION Y CONCEPTO DE UTILIZACION DE DIFERENTES ELEMENTOS RADIOELECTRICOS: a) INDICADOR DE TURBULENCIA; b) DME-TRANSPONDER; c) RMI; d) DIRECTOR DE VUELO; e) RADIOALTIMETRO; f) SISTEMA OMEGA Y g) BALIZA LOCALIZADORA DE EMERGENCIA (ELT)	1	8
	BIBLIOGRAFIA DE CONSULTA: ELECTRONICA – FUNDAMENTOS Y APLICACIONES - J.MILLMAN Y C.C. HALKIAS VOLANDO CON VOR Y ADF – CASS. SISTEMAS ELECTRONICOS PARA LA NAVEGACION AEREA – MENENDEZ		

CURSO: PILOTO PRIVADO DE AVION
ASIGNATURA: ESTRUCTURAS Y MECANISMOS DEL AVION

HORAS SEMANALES: 3
TOTAL DE HORAS: 12

DURACION: 4 SEMANAS

OBJETIVO:
QUE EL ALUMNO TENGA LAS BASES NECESARIAS PARA INTERPRETAR LAS LIMITACIONES ESTRUCTURALES DEL AVION Y EL FUNCIONAMIENTO DE SUS SISTEMAS Y EQUIPOS

PROGRAMA ANALITICO

TEMA	DESARROLLO	HORAS PAR	HORAS TOT
1	CONCEPTO DE CARGA Y FACTOR DE CARGA: POR RAFAGAS Y MANIOBRAS. CATEGORIAS DE LAS AERONAVES DE MENOS DE 5.700 KGS: UTILITARIA, NORMAL Y ACROBATICA. (NORMAS FAR-23)	2	2
2	NOCIONES SOBRE LOS ESFUERZOS A QUE ESTAN SOMETIDAS LAS ESTRUCTURAS DE LOS AVIONES: TRACCION, COMPRESION, FLEXION, CORTE, TORSION Y PLANEO. CONSTITUCION DE LOS FUSELAJES, SECCIONES FUSIBLES. TABIQUE PARALLAMAS. CABINA. SOPORTES Y BANCADA DEL MOTOR. TANQUES DE COMBUSTIBLE Y LUBRICANTE. TREN DE ATERRIZAJE. AMORTIGUADORES. RUEDAS Y NEUMATICOS. PRESION DE INFLADO. AMARRE Y HANGARAJE	3	5
3	ALA Y EMPENAJE. NOCIONES SOBRE ESTRUCTURAS TIPICAS: LARGUEROS, COSTILLAS, EMPOTRAMIENTO, RECUBRIMIENTO. MECANISMO DE LOS COMANDOS: DE ELEVADOR, DE ALERONES Y DEL TIMON DE DIRECCION	2	7
4	NIVELACION. PESO Y BALANCEO. LIMITES MAXIMOS: ADELANTADO Y ATRASADO DEL C.G. DISTRIBUCION DE LA CARGA. PESOS MAXIMOS.	3	10
5	NOCIONES DE SISTEMAS Y EQUIPOS. SISTEMA HIDRAULICO. FRENOS. SISTEMA ELECTRICO ELEMENTAL. LUCES INTERIORES Y EXTERIORES. CAJA DE FUSIBLES. ALARMA DE PERDIDA DE SUSTENTACION. DOCUMENTACION DEL AVION. HISTORIAL DEL PLANEADOR Y DEL GRUPO MOTOPROPULSOR. EQUIPO DE SUPERVIVENCIA.	2	12
	BIBLIOGRAFIA DE CONSULTA: CAM-18 AVIONES - GUSTAVO F. GROCK		

CURSO: PILOTO PRIVADO DE AVION
ASIGNATURA: GRUPO MOTOPROPULSOR

HORAS SEMANALES: 3
TOTAL DE HORAS: 12
DURACION: 4 SEMANAS

OBJETIVO:

QUE EL ALUMNO ADQUIERA LOS CONOCIMIENTOS NECESARIOS PARA OPERAR EFICIENTEMENTE EL SISTEMA MOTOPROPULSOR.

PROGRAMA ANALITICO

TEMA	DESARROLLO	HORAS PAR	HORAS TOT
1	MOTORES DE COMBUSTION INTERNA UTILIZADOS EN AVIACION: a) GENRALIDADES; b) CUALIDADES Y CARACTERISTICAS; c) DISTINTOS TIPOS. VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE CADA UNO DE ELLOS.	1	1
2	PRINCIPIO DE FUNCIONAMIENTO DE LOS MOTORES RECIPROCOS. CICLO DE CUATRO TIEMPOS: a) TEORICO Y b) REAL. CARGA DEL MOTOR Y RPM: a) PRESION ABSOLUTA DE ADMISION (MP O MANIFOLD PRESSURE); c) PAR MOTOR; d) POTENCIA AL FRENO (BHP O BRAKE HORSE POWER) Y e) CONSUMO DE COMBUSTIBLE ESPECIFICO Y HORARIO.	2	3
3	PROCEDIMIENTO DE PUESTA EN MARCHA: a) PRECALENTAMIENTO Y b) PRUEBA DE MAGNETOS, CARGA Y RPM. PRECAUCIONES DURANTE LA OPERACIÓN DEL MOTOR. DETENCION DEL MOTOR.	1	4
4	SISTEMA DE ALIMENTACION Y CARBURACION. CARBURADOR ELEMENTAL DE AVIACION, CUALIDADES, ENGELAMIENTO. CALEFACTOR AL CARBURADOR (CAT), PRECAUCIONES DURANTE LA OPERACIÓN DEL MOTOR EN TIERRA Y EN VUELO.	1	5
5	CORRECTOR ALTIMETRICO: OPERACIÓN. COMBUSTIBLES ANORMALES: a) AUTOENCENDIDO; b) PREENCENDIDO Y c) DETONACIONES DEL SISTEMA DE INYECCION DE COMBUSTIBLE. SISTEMA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE: ALIMENTACION CRUZADA. CARGA DE COMBUSTIBLE: PRECAUCIONES: a) CONTAMINACION DEL COMBUSTIBLE; b) VALOR OCTANICO INADECUADO Y c) DRENAJE O PURGA. NOCIONES DEL SISTEMA DE INYECCION DE COMBUSTIBLE.	2	7
6	SISTEMA DE ENFRIAMIENTO DEL MOTOR. SISTEMA DE LUBRICACION: CONSUMO ESPECIFICO Y HORARIO DE LUBRICANTE. ALISTAMIENTO Y OPERACIÓN DEL MOTOR EN CLIMAS CALIDOS Y FRIOS. PRECAUCIONES EN ZONAS MARITIMAS.	2	9
7	HELICES: DISTINTOS TIPOS UTILIZADOS EN LOS AVIONES: a) DE MADERA Y b) METALICAS. FUNDAMENTOS DE LA HELICE DE PASO VARIABLE Y DE VELOCIDAD CONSTANTE. OPERACIÓN SEGÚN LAS PERFORMANCES DE: a) DESPEGUE; b) ASCENSO; c) CRUCERO Y c) DESCENSO. AJUSTES DE POTENCIA: CAMBIOS DE RPM Y MP.	2	11
8	PRINCIPIO DE FUNCIONAMIENTO DE LAS TURBINAS DE GAS. PROCEDIMIENTO DE PUESTA EN MARCHA: a) CONCEPTO DE CURVA DE PUESTA EN MARCHA; b) SECUENCIA; c) RANGO DE RPM; d) TEMPERATURA DE GASES DE ESCAPE (EGT). RANGO DE OPERACIÓN Y e) INFLUENCIA DE LA TEMPERATURA DEL AIRE EXTERIOR (OAT). INTERPRETACION DE LA CARTA DE POTENCIA. FACTOR DE ACELERACION EN EL AVION DEBIDO A: a) TURBOHELICES Y b) MOTORES PUROS.	1	12
	BIBLIOGRAFIA DE CONSULTA: MOTORES DE AVIACION – ARNOLDO LUCIUS MANUAL DE GRUPOS MOTOPROPULSORES (TM 107) TURBORREACTORES – ANTONIO OMATE		

CURSO: PILOTO PRIVADO DE AVION
ASIGNATURA: INFORMACION AEROMEDICA – PRIMEROS AUXILIOS

HORAS SEMANALES: 2
TOTAL DE HORAS: 8

DURACION: 4 SEMANAS

OBJETIVO:
CONCIENTIZAR AL ALUMNO EN CUANTO A SUS LIMITACIONES PSICIFISIOLOGICAS Y EN PRESTACIONES DE PRIMEROS AUXILIOS

PROGRAMA ANALITICO

TEMA	DESARROLLO	HORAS PAR	HORAS TOT
	INFORMACION AEROMEDICA		
1	INTRODUCCION A LA ASIGNATURA: GENERALIDADES. ARMONIA DEL SER HUMANO DENTRO DEL CONTEXTO AMBIENTAL. HIGIENE Y PROFILAXIS. INFLUENCIA EN EL PILOTO DE LAS INTOXICACIONES NO GRAVES: a) ALIMENTARIAS; b) TABAQUICAS; c) MEDICAMENTOSAS Y c) VARIAS (AIRE CONFINADO, VAORES DE AERONAFTA, AEROSOLES, ETC) ALTERACIONES EN LA PERCEPCIÓN Y EN LOS REFLEJOS.	1	1
2	NOCIONES SOBRE LOS EFECTOS DE LAS MANIOBRAS DE VUELO SOBRE EL ORGANISMO HUMANO: a) SUGESTIONABILIDAD EN EL NEOFITO; b) PROPIEDAD CINESTESICA Y c) ORIENTACION Y EQUILIBRIO. OIDO: ROL DE LA ENDOLINFA	1	2
3	NOCIONES SOBRE EL EFECTO DE LA ALTURA (HIPOBARIA) EN EL ORGANISMO HUMANO. CARENCIA PARCIAL DE OXIGENO (HIPOXIA HIPOXICA). PRECAUCIONES DEBIDO A LAS DIVERGENCIAS ENTRE LOS SINTOMAS SUBJETIVOS Y LOS SINTOMAS OBJETIVOS.	1	3
4	FALTA DE SUEÑO Y DESCANSO. FATIGA Y STRESS. UTILIZACION DE ANTEOJOS PARA SOL NO RECETADOS POR OFTALMOLOGO AERONAUTICO. ILUSIONES OPTICAS	1	4
	PRIMEROS AUXILIOS		
5	CONCEPTOS SOBRE LOS ALCANCES DE LOS PRIMEROS AUXILIOS, FACTORES GENERALES A TENER EN CUENTA FRENTE A LA NECESIDAD DE PRESTACION DE LOS MISMOS: a) SITUACION Y CIRCUNSTANCIA; b) ASPECTO GENERAL DEL AFECTADO Y c) PRECAUCIONES.	1	5
6	DETECTOR CLINICO DE LA VIDA: DILATACION PUPILAR (MIDRIASIS) MUERTE: a) CLINICA Y b) BIOLOGICA. ESTADIOS: a) PUNTO CERO; b) PERIODO DE GRACIA Y c) DESCEREBRACION. FALLOS: a) CARDIACOS; b) RESPIRATORIOS Y c) CARDIORRESPIRATORIOS. SINTOMATOLOGIAS TIPICAS PARA SU DETECCION RAPIDA. ACTUACION ASISTENCIAL DE EMERGENCIA. DESVANECIMIENTO. LIPOTIMIA. DESMAYO. HEMORRAGIAS: a) VENOSA Y b) ARTERIAL.	2	7
7	PROCEDIMIENTOS GENERALES DE PRIMEROS AUXILIOS PARA LOS SIGUIENTES CASOS: a) TRAUMATISMOS OSEOS: CRANEANOS, FRONTOMAXILARES, DE COLUMNA VERTEBRAL, ETC; b) QUEMADURAS; c) INSOLACION; d) CONGELAMIENTO Y e) LESIONES VARIAS: OFTALMICAS, OTORRINOLARINGOLOGICAS, ETC.	1	8
	BIBLIOGRAFIA DE CONSULTA -PUBLICACIONES BISA (INMAE) -CONSEJOS MEDICOS PARA PILOTOS (COMANDO DE REGIONES AÉREAS-JIACA). -MEDICAL HANDBOOK FOR PILOTS (AC 67-2. FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION) -APUNTES INAC (CIATA) -SUPERVIVENCIA, BUSQUEDAD Y SALVAMENTO		

CURSO: PILOTO PRIVADO DE AVION
ASIGNATURA: INSTRUMENTOS DEL SISTEMA MOTOPROPULSOR Y DE VUELO

HORAS SEMANALES: 2
TOTAL DE HORAS: 8

DURACION: 4 SEMANAS

OBJETIVO:
QUE EL ALUMNO A NIVEL DE PILOTO PRIVADO ADQUIERA CONCIENCIA SOBRE EL TRATO Y UTILIZACION DE LOS INSTRUMENTOS DE A BORDO.

PROGRAMA ANALITICO

TEMA	DESARROLLO	HORAS PAR	HORAS TOT
1	INTRODUCCION A LA ASIGNATURA: GENERALIDADES. FINALIDAD DE: a) LAS MEDICIONES Y b) LOS INSTRUMENTOS DE ABORDO. CLASIFICACION GENERAL DE LOS INSTRUMENTOS SEGÚN SU PRINCIPIO DE FUNCIONAMIENTO: a) MECANICOS; b) ELECTRICOS; c) ELECTRONICOS Y d) HIBRIDOS. CLASIFICACION DE LOS INSTRUMENTOS SEGÚN SU UTILIZACION EN LAS AERONAVES: a) DEL SISTEMA MOTOPROPULSOR; b) DE VUELO; c) DE NAVEGACION Y d) AUXILIARES. UBICACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS, INDICADORES Y ALARMAS: a) TABLERO; b) PANELES; c) PEDESTALES Y d) CONSOLAS. PROTECCION ANTI-VIBRATORIAS Y ANTI-REFLEJO. ILUMINACION. CODIGO DE COLORES DE LOS ARCOS DEL DIAL. ERRORES DE LOS INSTRUMENTOS: a) DE APRECIACION; b) SISTEMATICOS Y c) CASUALES. PRECAUCIONES CON EL TRATO DE LOS INSTRUMENTOS DE ABORDO. PLACAS DE ADVERTENCIA EN EL TABLERO.	2	2
2	INSTRUMENTOS DEL SISTEMA MOTOPROPULSOR, CASOS: a) MOTORES RECIPROCOS Y b) TURBINAS DE GAS. MANOMETROS. TERMOMETROS. TAQUIMETROS: a) SIMPLE; Y b) DUAL:NR,N1,N2. PRESION DE TORQUE. AUXILIARES: a) INDICADOR DE CANTIDAD DE COMBUSTIBLE; b) FLUJOMETRO; c) AMPERIMETRO Y d) VOLTIMETRO.	1	3
3	EL TUBO PITOT. PRESIONES: a) ESTATICA; b) DINAMICA Y c) TOTAL O DE IMPACTO. PRECAUCIONES. SISTEMA ANTIHIELO. ALTIMETRO: OBJETO DEL REGLAJE. INTERPRETACION DE LAS LECTURAS: ERRORES.	2	5
4	COMPAS MAGNETICO. GIRODIRECCIONAL. INDICADOR DE GIROS Y LADEOS. HORIZONTE ARTIFICIAL. UTILIZACION E INTERPRETACION DE LAS LECTURAS DE DICHOS INSTRUMENTOS.	1	6
5	VELOCIMETRO, PRINCIPIO DE OPERACIÓN (IAS). VELOCIDADES CRITICAS. MARCAS LIMITES (CAS). TABLAS Y GRAFICOS DE CORRECCIONES. VARIOMETROS: UTILIZACION E INTERPRETACION DE LAS LECTURAS.	2	8
	BILBLIOGRAFIA DE CONSULTA: CURSO GRAFICO DE INSTRUMENTOS – BRUSA MANUAL DEL PILOTO PRIVADO – A.H. SAAVEDRA APUNTES DEL INAC (CIATA)		

CURSO: PILOTO PRIVADO DE AVION — HORAS SEMANALES: 6
ASIGNATURA: METEOROLOGIA AERONAUTICA — TOTAL DE HORAS: 24
DURACION: 4 SEMANAS

OBJETIVO:

QUE EL ALUMNO ADQUIERA LOS CONOCIMIENTOS DE METEOROLOGIA AERONAUTICA A NIVEL DE PILOTO PRIVADO, FAMILIZARIZANDOLO CON LAS NORMAS Y PROCEDIMIENTOS PARA SOLICITAR LA INFORMACION PERTINENTE, SU INTERPRETACION Y UTILIZACION.

PROGRAMA ANALITICO

TEMA	DESARROLLO	HORAS PAR	HORAS TOT
1	INTRODUCCION A LA ASIGNATURA; GENERALIDADES. FINALIDAD Y SENTIDO DE LOS PRONOSTICOS METEOROLOGICOS: a) VUELOS LOCALES Y b) VUELOS DE TRAVESIA. EL REGLAMENTO DE VUELOS Y LA METEOROLOGIA. RELACIÓN DE LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS CON: a) LA AERODINÁMICA DEL VUELO; b) EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA MOTOPROPULSOR. C) EL FUNCIONAMIENTO DEL EQUIPO RADIOELECTRICO DE A BORDO Y d) LA SEGURIDAD DE VUELO	1	1
2	ATMOSFERA: a) SU NATURALEZA FISICA Y b) PERFIL AERONAVEGABLE. AIRE: COMPONENTES BASICOS. VARIABLES FUNDAMENTALES DEL AIRE ATMOSFERICO: a) TEMPERATURA; b) PRESION Y c) HUMEDAD RELATIVA AMBIENTE, CAMBIOS A NIVEL DEL MAR Y SEGÚN ALTITUD: a) DIARIOS; b) ESTACIONALES Y c) CIRCUNSTANCIALES. CONCEPTOS DE: a) REGISTROS DE SUPERFICIE; b) SONDEOS METEOROLOGICOS Y c) AIREPS. ATMOSFERA TIPO O ISA (INTERNATIONAL STANDARD ATMOSPHERE).	2	3
3	NOCIONES SOBRE LOS PROCESOS DE TRANSFERENCIA DE CALOR: a) CONDUCCION; b) CONVECCION Y c) RADIACION. CALENTAMIENTO DEL AIRE: a) SOBRE TIERRA; b) SOBRE AGUA; c) DIURNO Y d) NOCTURNO. MEDIDA DE LA TEMPERATURA AMBIENTE, ESCALAS TERMOMETRICAS: a) CELSIUS O CENTESIMAL; b) FAHRENHEIT Y c) EQUIVALENCIAS Y CONVERSION. ISOTERMAS, GRADIENTES DE TEMPERATURA: a) HORIZONTAL Y b) VERTICAL. INVERSION DE TEMPERATURA: DISTINTOS CASOS. INFLUENCIA DE LA TEMPERATURA DEL AIRE EXTERIOR U OAT (OUTSIDE AIR TEMPERATURE) EN: a) LAS PERFORMANCES DE LA AERONAVE Y b) LAS MARCACIONES DEL BAROALTIMETRO. FACTORES DE CORRECCION.	3	6
4	PRESION ATMOSFERICA, UNIDADES EMPLEADAS: a) MILIBAR (HECTOPASCALES); b) PULGADAS DE MERCURIO Y c) EQUIVALENCIAS. VALORES: a) STANDARD A NIVEL DEL MAR; b) A DIVERSAS ALTITUDES Y c) VERDADEROS. CONCEPTOS DE LINEAS Y SUPERFICIES ISOBARICAS. NOCIONES SOBRE CARTAS DE PRESION: a) BAJAS O CICLONICAS (DEPRESIONES) Y b) ALTAS O ANTICICLONICAS (OPRESIONES). BAROALTIMETRO: a) AJUSTE 1013.25, QNH, QFE, QNE Y B) INFLUENCIA DE LAS DESVIACIONES DE LAS PRESIONES NORMALES EN LAS MARCACIONES: FACTOR DE CORRECCION.	2	8
5	AGUA, PROCESOS DE: a) SOLIDIFICACION; b) FUSION; c) EVAPORACION Y d) SUBLIMACION. HUMEDAD RELATIVA DEL AMBIENTE: a) SATURACION; b) INFLUENCIA DE LA TEMPERATURA DEL AIRE Y c) TEMERATURA DEL PUENTO DE ROCIO. INFLUENCIADE LA HUMEDAD RELATIVA AMBIENTE EN: a) LA DENSIDAD DEL AIRE Y b) LAS PERFORMANCES DE LA AERONAVE. VARIACIONES DE LA HUMEDAD RELATIVA AMBIENTE: a) NUCLEOS DE CONDENSACIÓN Y b) NIVEL DE CONDENSACION. FORMACION DE HIELO: a) EN MASAS DE AIRE Y b) ENGELAMIENTO DE LA AERONAVE Y EN EL CARBURADOR.	3	11
6	ESTABILIDAD E INESTABILIDAD ATMOSFERICA. CONCEPTO DE ADIABATICA: a) SECA Y b) HUMEDA. SUBSIDENCIA. VIENTOS. RAFAGAS Y TURBULENCIAS.	1	12
7	NUBES: NOCIONES SOBRE EL PROCESO FISICO DE FORMACION. ESTRUCTURAS BASICAS Y ASPECTO: a) ESTRATIFORMES Y b) CUMULIFORMES. CLASIFICACION POR LA ALTURA DE SU BASE: a) CH O ALTAS; b) CM O MEDIAS Y CL O BAJAS. NUBES DE DESARROLLO VERTICAL EXTENSO. NUBES DE MAL TIEMPO: a) STRATOCUMULUS; b) NIMBOSTRATUS; c) CUMULONIMBUS Y d) FRACTOCUMULUS. NIEBLA: a) DE ADVECCION; b) DE IRRADIACION; c) DE VAPOR; d) FRONTALES; e) OROGRAFICA; f) DE MEZCLA. NEBLINA. PARTICULARIDADES DE LA DISMINUCION DE LA VISIBILIDAD: a) HORIZONTAL; b) VERTICAL; Y c) OBLICUA	4	16
8	MASAS DE AIRE TROSFERICAS, NOCIONES ELEMENTALES: a) MARITIMAS Y b) CONTINENTALES. CONCEPTO DE FRENTE DE TORMENTA: a) CALIDO; b) FRIO; c) ESTACIONARIO Y d) OCLUIDO. CLASIFICACION POR SU VELOCIDAD: a) RAPIDOS Y b) LENTOS. NOCIONES DE CELULA DE TORMENTA: PRECAUCIONES.	2	18
9	INFORMACION METEOROLOGICA. AIRMETS. NOCIONES DE CARTAS DEL TIEMPO. SIMBOLOS METEOROLOGICOS BASICOS: a) AGUACEROS; b) CHAPARRONES; c) LLUVIA; d) LLOVIZNA; e) GRANIZO; f) NIEVE; g) NIEBLA; h) HUMO; i) CALINA O CALIMA Y j) TORMENTA DE POLVO O ARENA. INTERPRETACION DEL QAM. PRONAREA (AREA FCST). VALIDEZ DE LOS PRONOSTICOS. HORAS DE EMISION. ENMIENDAS. BRIEFING. EJERCICIOS PRACTICOS PARA EL PILOTO PRIVADO	6	24
	BILBLIOGRAFÍA DE CONSULTA: METEOROLOGIA PARA AVIADORES – WILLY EICHENBERGER FUNDAMENTOS DE METEOROLOGIA AERONAUTICA – FERNANDEZ TURANZAS MANUAL DEL PILOTO PRIVADO - ROSARIO SAAVEDRA APUNTES INAC (CIATA)		

CURSO: PILOTO PRIVADO DE AVION — HORAS SEMANALES: 3
ASIGNATURA: NAVEGACION AEREA — TOTAL DE HORAS: 12
DURACION: 4 SEMANAS

OBJETIVO:
QUE EL ALUMNO ADQUIERA LOS CONOCIMIENTOS TEORICOS NECESARIOS DE NAVEGACION AEREA A NIVEL DE PILOTO PRIVADO.

PROGRAMA ANALITICO

TEMA	DESARROLLO	HORAS	
		PAR	TOT
1	INTRODUCCION A LA ASIGNATURA: GENERALIDADES . CONCEPTO DE: a) FORMA DE LA TIERRA; b) EJES; c) POLOS GEOGRAFICOS Y MAGNETICOS; d) ECUADOR; e) HEMISFERIOS; f) MERIDIANOS; g) PARALELOS; h) LONGITUD; i) LATITUD Y j) COORDENADAS. NOCION DE: a) ORTODROMICA Y c) LOXODROMICA. SALIDAS Y PUESTAS DEL SOL: CREPUSCULOS.	1	1
2	MAGNETISMO TERRESTRE: PARTICULARIDADES DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA NAVEGACION. INFLUENCIA SOBRE EL COMPAS MAGNETICO. DECLINACIONES MAGNETICAS (W; E). ISOGONAS. RUMBO DE NAVEGACION (RN). RUMBO MAGNEETICO (RM). RUMBO COMPAS (RC). ERRORES DEL COMPAS MAGNETICO POR: a) ACELERACION Y DESACELERACION DE LAS AERONAVES Y b) MANIOBRAS DE; VUELO. ESPECIALMENTE AL INICIAR UN VIRAJE.	2	3
3	CARTAS AERONAUTICAS, CARACTERISTICAS. ESCALAS. TRAZADOS DE LOS RUMBOS Y MEDIDAS DE LAS DISTANCTAS EN LA CARTA 1:1.000.000. UTILIZACION DE LOS NOTAMS.	2	5
4	CLASES DE NAVEGACION AEREA: a) OBSERVADA; b) A LA ESTIMA Y c) RADIOELECTRICA. DERIVA: a) TRAYECTORIA UTILIZANDO EL ADF; b) CORRECCION DEL RUMBO; c) TRIANGULO DE VELOCIDADES Y d) EJERCICIOS, METODO GRAFICO.	3	8
5	PROBLEMAS DE VUELO DE TRAVESIA: a) VUELOS VFR Y VFR CONTROLADOS; b) CONDICIONES METEOROLOGICAS QUE DEBEN EVITARSE; c) AERODROMOS DE ALTERNATIVA Y d) PLAN DE VUELO.	1	9
6	COMPUTADORES DE VUELO. DISTINTOS TIPOS Y UTILIZACION: ERRORES COMUNES. INDICE DE CONSUMO DE COMBUSTIBLE. COMPUTO DE CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y LUBRICANTE. EJERCICIOS PRACTICOS.	3	12
	BILBLIOGRAFIA DE CONSULTA: MANUAL DEL PILOTO PRIVADO - ROSARIO SAAVEDRA APUNTES INAC (CIATA)		

CURSO: PILOTO PRIVADO DE AVION — HORAS SEMANALES: 1
ASIGNATURA: PREVENCION DE ACCIDENTES DE AVIACION — TOTAL DE HORAS: 4
DURACION: 4 SEMANAS

OBJETIVO:
CONCIENTIZAR AL ALUMNO PILOTO PRIVADO DE AVION EN LA NECESIDAD DE PREVENIR ACCIDENTES DE AVIACION.

PROGRAMA ANALITICO

TEMA	DESARROLLO	HORAS	
		PAR	TOT
1	INTRODUCCION A LA ASIGNATURA: GENERALIDADES. DEFINICIONES DE: a) SEGURIDAD; b) RIESGO; c) ACCIDENTE Y d) PREVENCION. TOMA DE CONCIENCIA: a) CONVICCION Y b) DISCIPLINA INTIMA. CAUSAS MAS COMUNES DE ACCIDENTES DE AVIACION.	1	1
2	NOCIONES DE LA DOCTRINA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES: a) EFECTO DE LOS ACCIDENTES DE AVIACION; b) ASPECTOS POSITIVOS DE LA PREVENCION; c) SECUENCIA DE EVENTOS; d) INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION Y e) ESTADISTICA APLICADA A LA PREVENCION DE ACCIDENTES DE AVIACION. COMISION DE PREVENCION DE ACCIDENTES DE AVIACION. COMITÉ DE SEGURIDAD AEREA. NOTIFICACIONES DE CUASICOLISIONES. OTRAS NOTIFICACIONES.	2	3
3	RELACION DE LOS ACCIDENTES DE AVIACION CON LOS ASPECTOS GENERADORES: a) FISIOLOGICOS Y b) PSICOLOGICOS. TEORIA PSICOLOGICA DEL ACCIDENTE.	1	4
	BIBLIOGRAFIA DE CONSULTA: RAG 15 MANUAL DE PREVENCION DE ACCIDENTES. DOC 9422 AN/923 (OACI) APUNTES DEL INAC (CIATA)		

CURSO: PILOTO PRIVADO DE AVION
ASIGNATURA: REGLAMENTOS DE VUELOS Y SERVICIOS DE TRANSITO AEREO.

HORAS SEMANALES: 3
TOTAL DE HORAS: 12

DURACION: 4 SEMANAS

OBJETIVO:

CAPACITAR TEORICAMENTE AL ALUMNO A NIVEL DE PILOTO PRIVADO EN CUANTO AL CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DE VUELOS Y LA INTERPRETACION OPERATIVA DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO.

PROGRAMA ANALITICO

TEMA	DESARROLLO	HORAS	
		PAR	TOT
1	INTRODUCCION A LA ASIGNATURA: GENERALIDADES. SERVICIOS DE TRANSITO AEREO: a) DE INFORMACION DE VUELO; b) ASESOR; c) DE ALERTA; d) DE CONTROL DE AREA; e) DE CONTROL DE APROXIMACION Y f) DE CONTROL DE AERÓDROMO.FINALIDAD DE LOS STA. DELIMITACIONES DEL ESPACIO AEREO: a) NO CONTROLADOS Y b) COÑTROLADOS.	1	1
2	REGLAMENTO DE VUELOS: GENERALIDADES. ESPACIO AEREO CONTROLADO. CONCEPTO: a) AREAS DE CONTROL (CTA) PARA AEROVIA (AWY) Y AREA DE CONTROL TERMINAL (TMA) Y b) ZONAS DE CONTROL DEL REGLAMENTO. PROCEDIMIENTOS.	2	3
3	VUELO EN CONDICIONES MARGINALES DE DENTRO DE ESPACIOS AEREOS CONTROLADOS. PREVENCION DE COLISIONES EN VMC. REGLAJE DEL ALTIMETRO. COMUNICACIONES: ALFABETO FONETICO PARA DELETRO (OACI).	1	4
4	REGLAS GENERALES APLICABLES A TODOS LOS VUELOS. OPERACIÓN NEGLIGENTE O TEMERARIA DE AERONAVES. SEPARACION CON LA SUPERFICIE TERRESTRE: ALTURAS MINIMAS. VUELO SOBRE ZONA MONTAÑOSA. LANZAMIENTO DE OBJETOS Y OTRAS LIMITACIONES. RESTRICCIONES EN EL ESPACIO AEREO: a) INSTALACIONES CRITICAS Y b) MILITARES. LIMITACIONES DE LA VELOCIDAD. MANTENIMIENTO DE LOS NIVELES DE CRUCERO. PRIORIDAD. DERECHO DE PASO.	2	6
5	PREPARACION DEL VUELO: a) MEDIDAS PREVIAS; b) VERIFICACIONES; c) INTERVENCION DE LA AUTORIDAD COMPETENTE; d) PEDIDO DE PRONOSTICOS ESPECIALES; e) CARGA DE COMBUSTIBLE Y LUBRICANTE. PLAN DE VUELO: a) PROCEDIMIENTOS; b) PRESENTACION OBLIGATORIA ; c) EXCEPCIONES; d) PRESENTACION DURANTE EL VUELO; e) VIGENCIA; f) CONTENIDO; g) ACEPTACION; h) ESCALAS; i) CAMBIOS Y j) INFORME DE LLEGADA.	3	9
6	REGLAS GENERALES APLICABLES AL TRANSITO DE AERÓDROMO: a) NORMAS GENERALES; b) TRANSITO DE AERÓDROMO; c) OPERACIONES EN EL AREA DE MANIOBRAS; d) UTILIZACION DE LA PISTA; e) VELOCIDAD DE RODAJE; f) POSICION DE ESPERA; g) DESPEGUE; h) ATERRIZAJE E i) ABANDONO DE LA PISTA. MEDIDAS PRECAUTORIAS. OPERACIONES EN CIRCUITO DE TRANSITO. SEPARACIONES MINIMAS. CODIGO DE SEÑALES: a) DE PELIGRO; b) URGENCIA Y c) SEGURIDAD. IDENTIFICACION DE LA AERONAVE. LUCES DE POSICION.	1	10
7	REGLAS DE VUELO VISUAL (VFR) APLICABLES A TODOS LOS VUELOS VFR: a) CONDICIONES METEOROLOGICAS; b) ALTURAS MINIMAS PARA VUELOS VFR; c) REQUISITOS; d) REFERENCIA VISUAL CON LA SUPERFICIE TERRESTRE. REGLAS DE VUELO VISUAL VFR APLICABLES AL TRANSITO VFR EN AERODROMOS NO CONTROLADOS: a) CONDICIONES METEOROLOGICAS; b) CAMBIO DE REGLAJE Y c) DISPOSICIONES PARTICULARES.	• 1	11
8	PLAN DE VUELO: GENERALIDADES. SELECCIÓN DE NIVEL Y TIEMPO DE VUELO. DISTINTOS CASOS: a) DESARROLLADO; b) SIIMPLIFICADO Y POR COMPUTADORA. NOTAMS Y PIREPS. TERMINACION DE UN PLAN DE VUELO. DOCUMENTACION PERSONAL Y DE LA AERONAVE.	1	12
	BIBLIOGRAFIA DE CONSULTA: 2- REGLAMENTO DE VUELOS (DIR. DE TRANSITO AEREO)		

CURSO: PILOTO PRIVADO DE AVION
ASIGNATURA: FACTORES HUMANOS

HORAS SEMANALES: 9
TOTAL DE HORAS: 35
DURACION:

PROGRAMA ANALITICO

TEMA	DESARROLLO	HORAS PAR	HORAS TOT
1	INTRODUCCION A LA ASIGNATURA FFHH . EXPLICACION DEL MODELO SHELL.	1	1
2	FISIOLOGIA DEL ORGANISMO HUMANO EN EL MEDIO AERONAUTICO: HIPOXIA, HIPERVENTILACION, DISBARISMOS. LIMITACIONES DE LOS SENTIDOS: VISTA, OIDO, APARATO VESTIBULAR, SISTEMA PROPIOCEPTIVO, TACTO. EFECTO DE LAS ACELERACIONES (G), CONDICIONES AGRAVANTES. DESORIENTACION ESPACIAL (TIPO I Y II), ILUSIONES OPTICAS Y VESTIBULARES. FATIGA AGUDA Y CRONICA. PERTURBACIONES DEL SUEÑO Y DEL RITMO CIRCADIANO Y SUS EFECTOS. EFECTOS DEL ALCOHOL Y DROGAS SEDANTES O ESTIMULANTES. EFECTOS DEL TABACO (CO, NICOTINA, ETC) EMBARAZO Y VUELO. EFECTO DEL RUIDO, HUMEDAD, VIBRACIONES, ILUMINACION, RADIACIONES IONIZANTES, CONTAMINACION, OZONO,ETC	7	8
3	APTITUD PSICOFISIOLOGICA: MANTENIMIENTO DE LA APTITUD. PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO. FARMACOS COMPATIBLES CON LA APTITUD. DIETAS. INCAPACITACION SUBITA EN VUELO (VELADA Y MANIFIESTA)	1	9
4	PSICOLOGIA HUMANA EN EL MEDIO AERONAUTICO: MOTIVACION AERONAUTICA, MECANISMOS DE DEFENSA. SINDROMES DE ADAPTACION Y DESADAPTACION AL VUELO. STRESS Y SU INFLUENCIA EN LA TOMA DE DECISIONES. ACTITUDES PELIGROSAS EN EL PILOTAJE. SENSOPERCEPCION. MEMORIA DE CORTO Y LARGO PLAZO. EL ERROR HUMANO: MODELOS, PREVENCION Y CONTRAMEDIDAS.	11	20
5	CRM. INTRODUCCION: LA COMUNICACIÓN EFECTIVA EN EL COCKPIT, ESTILOS DE LIDERAZGO, AUTORIDAD VS. ASERTIVIDAD, PROCESO DE TOMA DE DECISIONES, CONSCIENCIA SITUACIONAL, ASMMINISTRACION DEL STRESS, COORDINACION CON EL PERSONAL DE APOYO AL VUELO. MODELO DE JAMES REASON DE FALLAS ACTIVAS Y LATENTES.	8	28
6	ANALISIS DE ACCIDENTES E INCIDENTES QUE PREDOMINANTE SE HAYAN PRODUCIDO POR FACTORES HUMANOS	7	35

BIBLIOGRAFIA SUGERIDA

AUTORIZADO PARA DESPEGAR. E AGRO ED. VINCIGUERRA BUENOS AIRES 1997

BEYOND AVIATION HUMAN FACTORS. D. MURIÑO ET AL. AVERBURY UK.1995

CONSEJOS MEDICOS PARA PILOTOS. JIACAC 1985

CRM WIENNER.KANKI.HELMREICH. ACADEMIC PRESS. SAN DIEGO. CA.1993

CRM. UNA FILOSOFIA OPERACIONAL. LEINMANN PATT ET AL. SOCIEDAD INTERAMERICANA DE PSICOLOGIA AERONAUTICA. BUENOS AIRES 1997

PSICOLOGIA AERONAUTICA BUENOS AIRES 1997

FIT TO FLY. COGNITIVE TRAINING FOR PILOTS. EDWARDS. BRISBANE. AUSTRALIA 1997

MEDICINA AERONAUTICA (VARIOS AUTORES) PARANINFO 1994

MEDICINA AERONAUTICA PARA PILOTOS. ROSARIO SAAVEDRA. SUMAS MADRID 1983

REDIFINING AIRMANSHIP. KERN. McGRAW-HILL. NEW YORK, NY 1997

PUESTA EN MARCHA Y CALENTAMIENTO

Las mejoras en los motores de los aviones livianos modernos, hacen que la puesta en marcha no sea más difícil que la de un automóvil; no obstante los procedimientos varían según el tipo de motor y sistema de combustible. La información es general y deberá remitirse en todos los casos a la LISTA DE CONTROL DE PROCEDIMIENTOS (LCP) y/o al manual de Operaciones de la aeronave. La puesta en marcha y calentamiento del motor deberá –dentro de lo posible- hacerse contra el viento, adoptando los recaudos necesarios para evitar molestias o daños a la propia aeronave o terceros, por efecto de ruidos molestos, piedras sueltas, polvo u obstáculos. Antes de hacer girar el motor se debe comprobar que los alrededores del avión estén **LIBRES,** debiendo en todos los casos alertar en voz alta y clara **"LIBRE"**. Se deben colocar los pies en los frenos, por si fallara el freno de estacionamiento y una mano en el mando de potencia, por si hay que ajustarlo rápidamente. Se debe seguir estrictamente la secuencia establecida en la LCP correspondiente.

Arranque con hélice impulsada a mano: algunos aviones no tienen motor eléctrico de arranque. En este caso, el alumno debe aprender a impulsar la hélice. Para este procedimiento se debe tomar el máximo de medidas de seguridad. Bajo ninguna circunstancia deberá accionarse una hélice para poner en marcha sin haber alguien habilitado en la cabina. Las órdenes de **CON CONTACTO, SIN CONTACTO, REDUCIDO, ACELERADO, FRENADO, ETC** serán dadas por el encargado de impulsar la hélice y repetidas en forma clara por el que se encuentra en la cabina de mando. Antes de iniciar este proceso se deberá verificar que estén colocadas las calzas en las ruedas.

El calentamiento del motor deberá ajustarse a los procedimientos establecidos en el Manual de Operaciones de la aeronave. Como norma general se colocará el motor a un régimen de 1.000 RPM y, durante los primeros 5 minutos de funcionamiento, no deberá excederse de 1.500 RPM. Este procedimiento juega un papel muy importante en el cuidado del motor evitando esfuerzos innecesarios.

RODAJE

El rodaje es el movimiento del avión en tierra impulsado por su propio motor. La velocidad de rodaje es la de PASO RAPIDO, ligeramente más lenta en áreas congestionadas y más rápido en las calles de rodaje libres de obstáculos. La potencia necesaria variará dependiendo del viento y la pendiente. El movimiento de los pedales hace girar el avión, actuando mediante una rueda orientada en la nariz o en la cola y la fuerza aerodinámica sobre el timón de dirección. La efectividad del timón de dirección aumenta con la velocidad del flujo de aire sobre su superficie, tanto si este flujo proviene del aumento de revoluciones de la hélice, del aumento de la velocidad de rodaje o del aumento del viento de frente. En los aviones con tren convencional, para conseguir la máxima presión sobre la rueda de cola, se mantiene la palanca de mandos completamente hacia atrás. La única excepción es cuando se está rodando con una velocidad de viento de cola muy superior a la velocidad de rodaje, en ese caso se deberá llevar la palanca toda adelante para mantener la cola baja. En los aviones con tren triciclo, la técnica de manejo del timón de profundidad es menos importante durante el rodaje ya que la actitud del avión es aproximadamente paralela al suelo y el aumento del flujo de aire suele ejercer la misma fuerza sobre la cara superior del timón que sobre la inferior. Si hay viento cruzado fuerte se deberá girar el comando de alerones hacia el lado del viento.

Recomendaciones generales: Divida su atención, mire al frente, detrás y a ambos lados de su avión. Mantenga prudente distancia entre otras aeronaves estacionadas o circulando y su avión. Esté siempre alerta a las indicaciones del control, si lo hubiere, y no obstante cruce con precaución los accesos o pistas auxiliares. Suponga siempre que las otras personas no pueden verlo o pueden no actuar de la forma esperada.

VERIFICACION PREVIA AL DESPEGUE:

Tiene por objeto la revisión final antes de iniciar el despegue, comprobando el correcto funcionamiento del motor, comandos de vuelo e instrumental. Se debe respetar estrictamente la LCP, los límites en ella establecidos y recordar que cuando por cualquier motivo se interrumpe su continuidad se deberá comenzar de nuevo. No se deben memorizar las LCP.

DESPEGUE

Finalizada la verificación previa al despegue, según la LCP, se deberá colocar el avión en cabecera sobre el eje de pista. Los despegues deben realizarse utilizando toda la pista disponible y de ser posible siempre con viento de frente. Tomar un punto de referencia para poder mantener la trayectoria una vez que el avión se encuentre en vuelo, y así de esta forma mantener el eje de pista y su proyección en el espacio hasta alcanzar la altura de tránsito.

Cuando el avión está alineado con la pista se abre el acelerador en forma progresiva pero decidida hasta la potencia recomendada para el despegue (generalmente en aviones livianos la máxima potencia). Es importante adelantar el acelerador en forma suave, no sólo para evitar el desgaste del motor sino también para evitar los problemas de control de dirección durante el principio de la carrera de despegue. Por las fuerzas creadas por la combinación de la hélice y el motor, cuando se aumenta la potencia para el despegue, el par motor y el flujo rotativo del aire impulsado por la hélice tienden a desviar al avión hacia la izquierda.

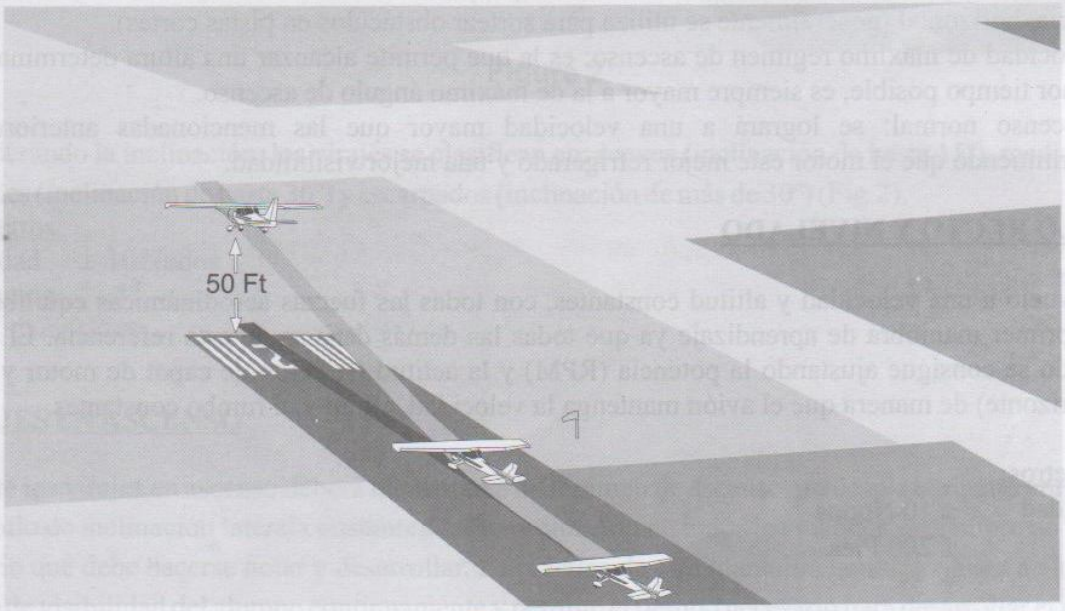


Figura 1

Al aumentar la velocidad durante la carrera, el primer mando que adquiere efectividad es el timón de dirección. Al acercarse la velocidad de despegue empieza a ser efectivo el timón de profundidad, que es capaz de mantener al avión en la ligera posición de ascenso (nariz arriba) con la cual despega una vez alcanzada la velocidad para sustentarse. En aviones con tren triciclo es recomendable alivianar la rueda de nariz para colocar el avión en actitud de despegue tan pronto como sea posible, con un movimiento moderado de palanca hacia atrás; de esta forma se evita el golpeteo de la rueda sobre la pista a mucha velocidad y el avión abandona el suelo sin ningún esfuerzo. En aviones de tren convencional, cuando están apoyados sobre las tres ruedas, en la posición denominada tres puntos, tienen la proa más levantada que lo que es necesario para el despegue. Al aumentar la velocidad, la sustentación de la cola la hace elevar y naturalmente coloca al avión en la actitud de despegue

En ambas aeronaves si no hay viento cruzado, los alerones deben estar neutros durante el despegue. Con viento cruzado, la carrera se inicia con comandos de alerones hacia el viento, esto hace que el alerón del lado del viento suba disminuyendo la sustentación e impidiendo que el ala se levante. Cuando se alcanza la velocidad de despegue los alerones deben estar neutros. El uso de los flaps para el despegue deben ajustarse a lo recomendado por la LCP. Una vez abandonada la pista deberá mantenerse el eje de la misma corrigiendo la deriva y ajustando potencia y actitud del avión para ascenso normal.
En los despegues en campo corto y/o blando (Fig.1), se deberá remitir a lo estipulado en la LCP, siendo el objetivo despegar el avión rápidamente del piso logrando un régimen de ascenso positivo. Los factores que afectan la distancia de despegue son: altitud del terreno, temperatura ambiente, viento, peso del avión, tipo de superficie de pista y obstáculos en las cabeceras.

ASCENSOS

El ascenso es la maniobra que permite llegar a una altitud deseada. Para pasar de un vuelo recto y nivelado a un ascenso, se deberá colocar la actitud (posición de la proa del avión con relación a la línea del horizonte) y aplicar la potencia indicada para el tipo de ascenso que se requiera; el resultado será un régimen determinado de ascenso (pies/minuto en el variómetro). Alcanzada la altura deseada, para nivelar nuevamente el avión, se ajusta la posición de cabeceo (actitud) y se retrasa el acelerador a la potencia indicada para el vuelo recto y nivelado.
Hay diferentes tipos de ascensos:
1-Velocidad de máximo ángulo de ascenso: es la que permite obtener la mayor altura en la menor distancia horizontal (generalmente se utiliza para sortear obstáculos en pistas cortas).
2- Velocidad de máximo régimen de ascenso: es la que permite alcanzar una altura determinada en el menor tiempo posible, es siempre mayor a la de máximo ángulo de ascenso.
2- Ascenso normal: se logrará a una velocidad mayor que las mencionadas anteriormente permitiendo que el motor esté mejor refrigerado y una mejor visibilidad.

VUELO RECTO Y NIVELADO

Es el vuelo a una velocidad y altitud constantes, con todas las fuerzas aerodinámicas equilibradas. Es la primer maniobra de aprendizaje ya que todas las demás derivan de esta referencia. El vuelo nivelado se consigue ajustando la potencia (RPM) y la actitud (relación de capot de motor y línea del horizonte) de manera que el avión mantenga la velocidad, altura y el rumbo constantes.

Parámetros:

Velocidad	± 10 Nudos
Altura	± 200 Pies
Rumbo	± 5°

VIRAJES

Es la maniobra que sirve para cambiar el rumbo de una aeronave. Para su ejecución se debe aplicar presión sobre el comando de alerones y una vez que se ha conseguido el ángulo de inclinación deseado, se volverá el comando a la posición neutra. El timón de dirección se aplicará en forma coordinada con los alerones, el piloto controlará el grado de coordinación del viraje con la posición que adopta la "bolita" del inclinómetro. Cuando se inclina el ala de un avión la sustentación que es perpendicular al plano de las alas tendrá una componente vertical que equilibrará a la fuerza de gravedad y otra componente horizontal paralela al horizonte. Cuanto más se incline el ala, tanto mayor será el porcentaje de sustentación que se ejerce horizontalmente y tanto menor el porcentaje de sustentación vertical. Si el avión debe mantener una altitud constante durante el viraje, habrá que incrementar la sustentación total para proporcionar la suficiente sustentación para ambas necesidades. Conseguir la sustentación extra que se necesita es función del timón de profundidad.

Para salir de un viraje y nivelar las alas a un rumbo determinado, se debe empezar la maniobra con anticipación, comenzando a deflexionar los alerones en dirección contraria al viraje coordinando con el timón de dirección y el timón de profundidad.

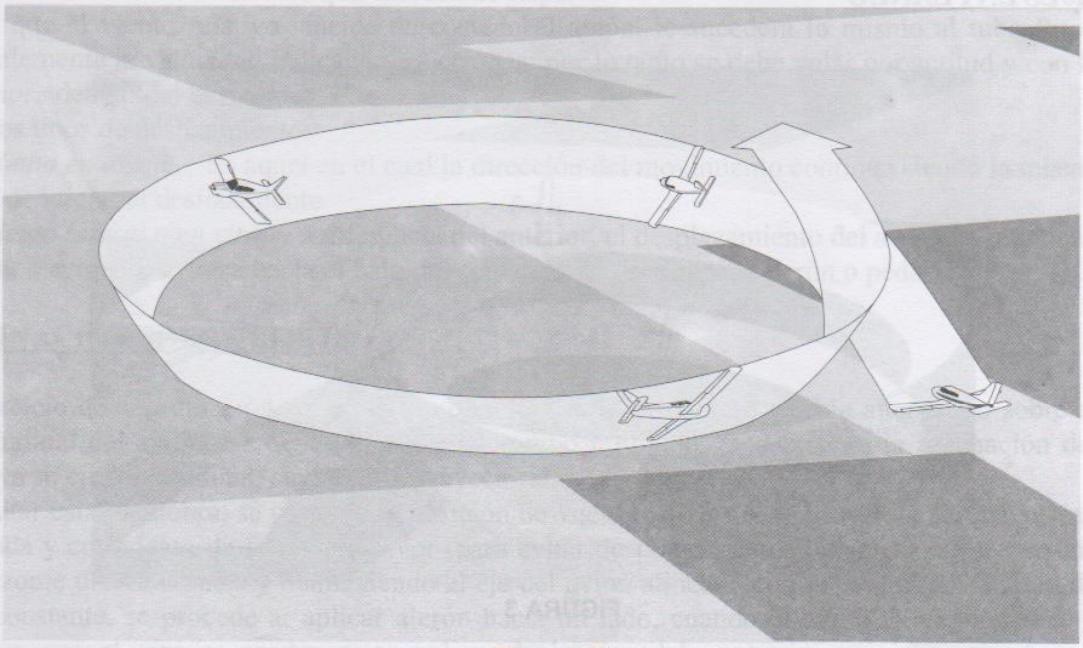


Figura 2

Considerando la inclinación, los virajes se clasifican en: suaves (inclinación de hasta 15°), medianos o normales (inclinación de hasta 30°) y escarpados (inclinación de más de 30°) (Fig.2).

Parámetros:
Velocidad ± 10 Nudos
Inclinación ± 5°
Altura ± 200 Pies

VIRAJES EN ASCENSO

Durante los virajes en ascenso deberá mantenerse un régimen de ascenso, un desplazamiento angular y un ángulo de inclinación lateral constantes. La coordinación de todos los mandos es siempre un factor primario que debe hacerse notar y desarrollar. La práctica de esta maniobra también obliga a variar el campo de visibilidad del alumno continuamente y permite el tiempo necesario para desarrollar el hábito de prestar atención a la presencia de otras aeronaves, como así también el mantener un viraje constante con facilidad.

Parámetros:
Velocidad ± 10 Nudos
Inclinación ± 5°

PLANEOS NORMALES

El planeo normal de un avión es aquel que se ejecuta a una velocidad (actitud) tal, que el avión recorre la máxima distancia horizontal con la mínima pérdida de altura, con el motor reducido. Ejecución: se coloca aire caliente al carburador, se reduce suavemente el acelerador, se mueve hacia delante el comando de profundidad (la proa del avión debajo de la línea del horizonte), hasta obtener la velocidad óptima de planeo. En un planeo recto se debe mantener un rumbo determinado,

alas paralelas al piso y ángulo de planeo constante, logrado lo cual se compensará longitudinalmente la aeronave para que el descenso continúe "a manos libres".

Parámetros:

Velocidad ± 10 Nudos

VIRAJES EN PLANEO

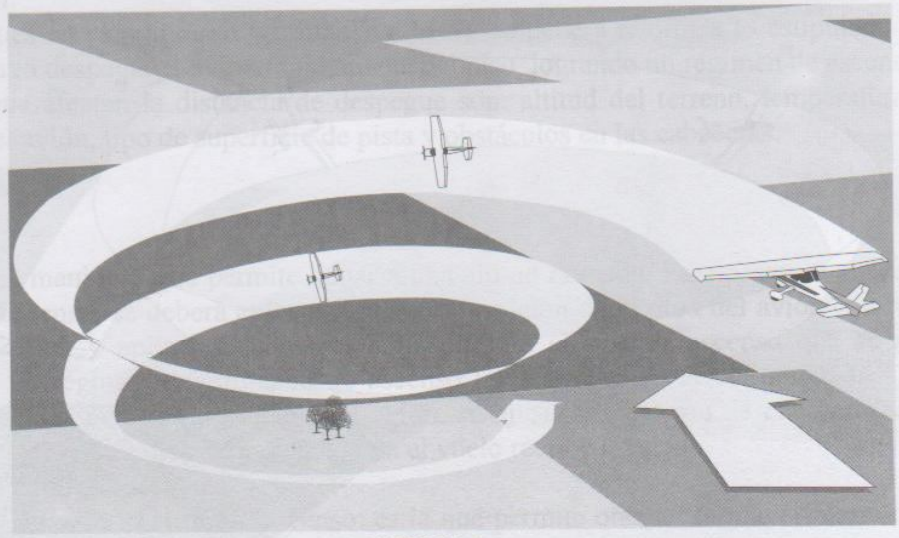


FIGURA 3

Partiendo de una posición de planeo normal, se ejecuta un viraje cuya inclinación recomendada no superará los 30°. Continuando con la actitud de planeo y manteniendo la inclinación se realiza un espiral en planeo (Fig.3). Esta maniobra se realizará indistintamente hacia ambos lados.

Es importante la realización de esta maniobra con precisión y seguridad, debido a que generalmente es utilizada en procedimientos de emergencia (simulados o reales) cerca del piso.

Parámetros:

Velocidad ± 10 Nudos

Inclinación ± 5°

DESLIZAMIENTOS

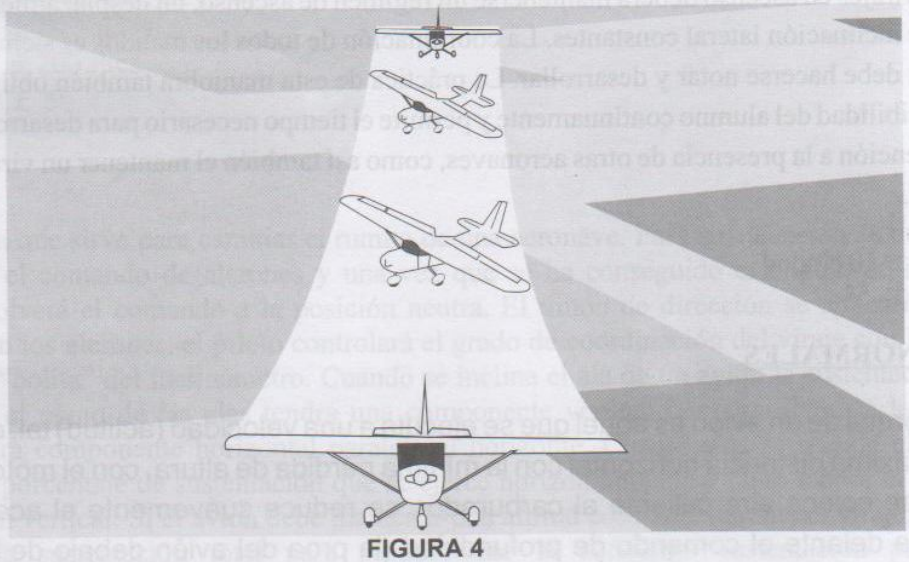


FIGURA 4

El deslizamiento es una maniobra cuyo objetivo es perder altura sin aumentar velocidad, en poca distancia horizontal. Se realiza a partir de un planeo normal aplicando luego alerón hacia un lado y pedal del lado contrario. De esta manera el avión se encuentra en un vuelo descoordinado lográndose un régimen de descenso muy importante sin ganancia de velocidad (Fig. 4). Es mayormente utilizada en aeronaves que carecen de flaps.
Debido a que el viento relativo incide de costado al avión, le sucederá lo mismo al tubo Pitot, consecuentemente la velocidad indicada será errónea; por lo tanto se debe volar por actitud y con la nariz *siempre* debajo del horizonte.
Existen dos tipos de deslizamientos:
Deslizamiento en avance: Es aquel en el cual la dirección del movimiento continúa siendo la misma que antes de iniciar el deslizamiento.
Deslizamiento lateral o en viraje: a diferencia del anterior, el desplazamiento del avión no mantiene la trayectoria original; avanza hacia el lado del comando que prevalece (alerón o pedal).

COORDINACION SOBRE EL EJE

Es un ejercicio de coordinación en el cual se obtiene un movimiento de rolido alternativo sobre el eje longitudinal del avión. Se debe mantener un rumbo prefijado, modificando la inclinación del avión sobre su eje longitudinal, sin variar la trayectoria.
Para ejecutar esta maniobra, se parte de la posición de vuelo recto y nivelado, con la aeronave bien compensada y con viento de frente o a favor (para evitar desplazamientos laterales). Se selecciona en el horizonte una referencia y manteniendo el eje del avión alineado con la misma y la actitud de cabeceo constante, se procede a: aplicar alerón hacia un lado, cuando el avión tenga tendencia a girar, antes que el giro se produzca, se aplica alerón y pedal contrario; y así sucesivamente, lográndose un movimiento de rolido alternativo con rumbo y altura constantes.
Parámetros:

Velocidad	± 10 Nudos
Rumbo	± 5°
Altura	± 200 Pies

CAMBIO DE VELOCIDADES EN LINEA DE VUELO Y VUELO LENTO

Se denomina vuelo lento a aquel que se realiza a una velocidad mayor a la velocidad mínima de sustentación y menor a la velocidad normal de crucero. Para realizarla se debe tener en cuenta que:

- Para reducir la velocidad se debe actuar sobre el timón de profundidad, levantando la proa del avión y para aumentar la velocidad, se la debe bajar. **El control de la velocidad es la actitud.**
- Para perder altura se debe reducir la potencia y para ganar altura se debe aumentar la misma. **El control de altura es la potencia.**

Para iniciar un vuelo lento, partiendo de una posición de recto y nivelado, se debe ir reduciendo la potencia e incrementando el ángulo de ataque, lográndose una reducción de la velocidad *sin ganancia de altura*. Se comprobará la disminución en la reacción de los comandos a medida que se reduce la velocidad, se los notará "blandos" y poco efectivos. La altura y el rumbo deben ser constantes.
Parámetros:

Rumbo	± 5°
Altura	± 200 Pies

PERDIDA Y APROXIMACION A LA PERDIDA

El control efectivo de cualquier avión depende de mantener una cierta velocidad mínima con respecto al aire. Es muy importante que el alumno piloto sepa reconocer la proximidad a la velocidad de pérdida de sustentación. Este conocimiento y el entrenamiento hará que actúe

adecuadamente en una situación de pérdida accidental en cualquier situación de vuelo en que se encuentre.
La aproximación a la pérdida o la propia pérdida puede ser con o sin potencia, recta o en viraje.
1-Aproximación a la pérdida en vuelo nivelado con y sin potencia:
Con potencia: consiste en aproximar al avión a la velocidad de pérdida con los planos nivelados y la potencia aplicada. Para evitar ángulos de ataque muy pronunciados y ganancia excesiva de altura, se utiliza una potencia que oscile entre 1800 y 2000 RPM.
Sin potencia: se abre el aire caliente al carburador, se reduce la potencia al mínimo y con los planos nivelados se lleva la proa del avión sobre el horizonte aumentando el ángulo de ataque hasta aproximar al avión a la situación de pérdida de sustentación.
En ambos casos (con o sin potencia), una vez reconocida la pérdida, se afloja la presión sobre el comando de profundidad, llevando la nariz del avión debajo de la línea del horizonte; cuando el avión recobra velocidad, se aplica potencia suave y decidida hasta volver al vuelo recto y nivelado (Fig.5).

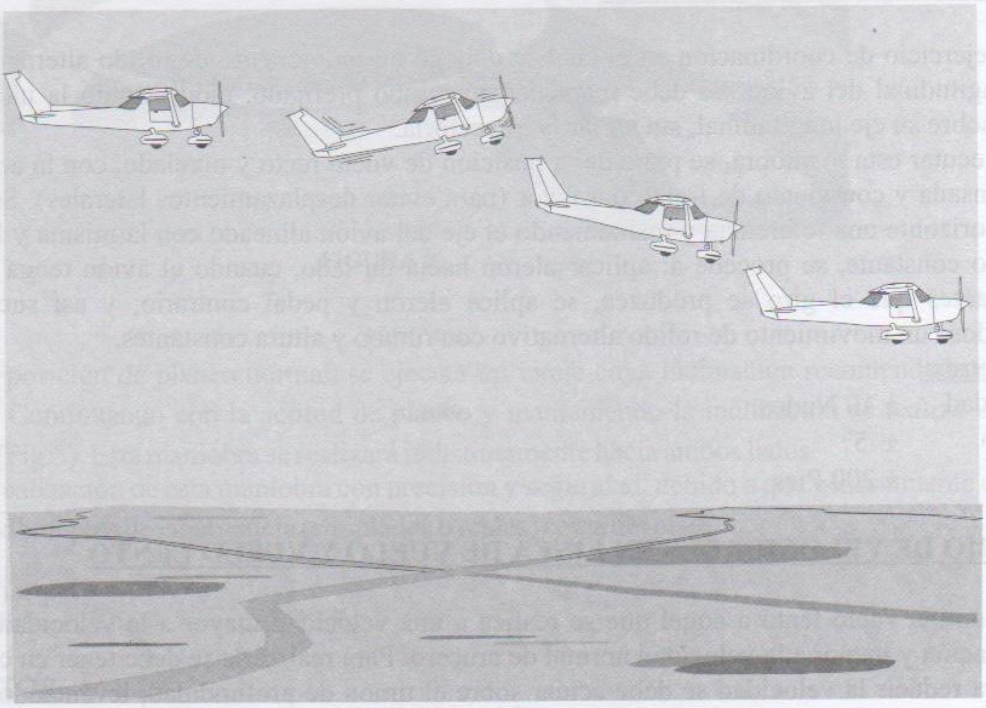


FIGURA 5

2- Aproximación a la pérdida en viraje, con y sin potencia:
Las maniobras son similares a las anteriores, sólo que se inician con una inclinación de 15° (viraje suave) y se recuperan nivelando las alas luego de bajar la proa del avión y antes de aplicar la potencia para recobrar el vuelo recto y nivelado.

MANIOBRAS CON REFERENCIAS TERRESTRES

La aeronave, al moverse dentro de una masa de aire, comparte el movimiento de esta con respecto a la tierra. Todas las maniobras con referencias terrestres se comenzarán convencionalmente a la altura pivotal y con viento de cola .
Altura pivotal: es la altura a la cual se puede realizar un viraje alrededor de un punto sin deslizar ni derrapar. Está directamente relacionada con la velocidad terrestre del avión.

GIROS ALREDEDOR DE UN PUNTO

El objetivo de esta maniobra es que el alumno reconozca y corrija el efecto que produce el viento sobre la trayectoria del avión. La maniobra se inicia con viento de cola y altura pivotal. Se

selecciona la referencia (árbol, casa, etc. bien visible sobre el terreno) y se determina un radio suficientemente pequeño para que la inclinación más pronunciada sea entre 30 y 45°, aproximadamente. Se inicia el giro y se mantiene equidistante la referencia o punto seleccionado, de la proyección del plano del avión. Se hará notar que cuanto mayor sea la velocidad absoluta o terrestre (viento de cola) más ceñido será el viraje (escarpado).

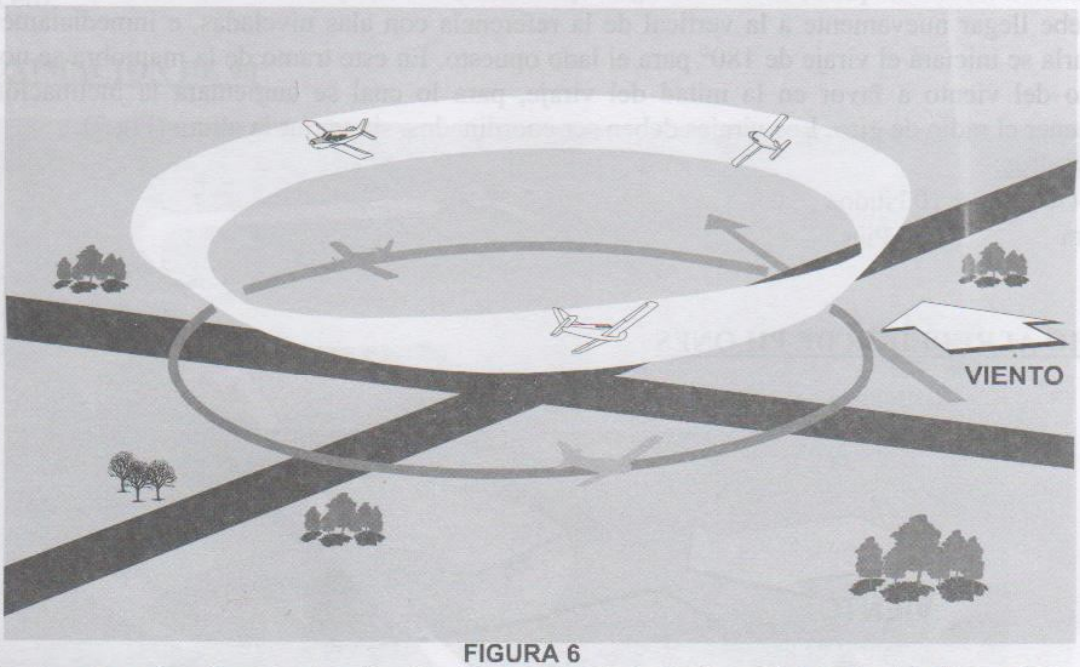


FIGURA 6

Se debe mantener la altura y el radio de giro, variando la inclinación según el efecto del viento (Fig.6).

Parámetros:

Velocidad	± 10 Nudos
Altura	± 200 Pies

VIRAJES EN "S" A TRAVES DE UN CAMINO

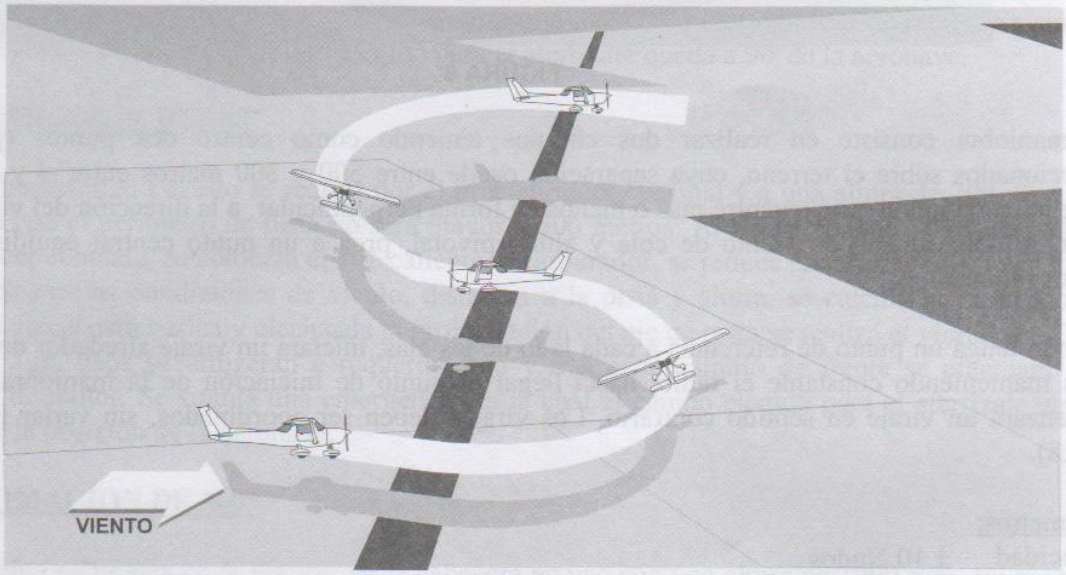


FIGURA 7

Esta maniobra consiste en hacer una serie de virajes de 180° a través de cualquier línea recta sobre el suelo (ruta, vía de ferrocarril, etc.), que esté orientada a 90° con respecto a la dirección del viento. Comienza con viento a favor y altura pivotal, cruzando con alas niveladas perpendicularmente la referencia seleccionada. Ya en la vertical, se comienza un viraje de 180° hacia un lado u otro, manteniendo equidistante la proyección del plano (radio de giro), para lo cual se irá variando la inclinación a medida que el efecto del viento (de frente) disminuya la velocidad terrestre del avión. Se debe llegar nuevamente a la vertical de la referencia con alas niveladas, e inmediatamente de cruzarla se iniciará el viraje de 180° para el lado opuesto. En este tramo de la maniobra se notará el efecto del viento a favor en la mitad del viraje, para lo cual se aumentará la inclinación para mantener el radio de giro. Los virajes deben ser coordinados, sin variar la altura (Fig.7).

Parámetros:

Velocidad ± 10 Nudos
Altura ± 200 Pies

OCHO ALREDEDOR DE PILONES

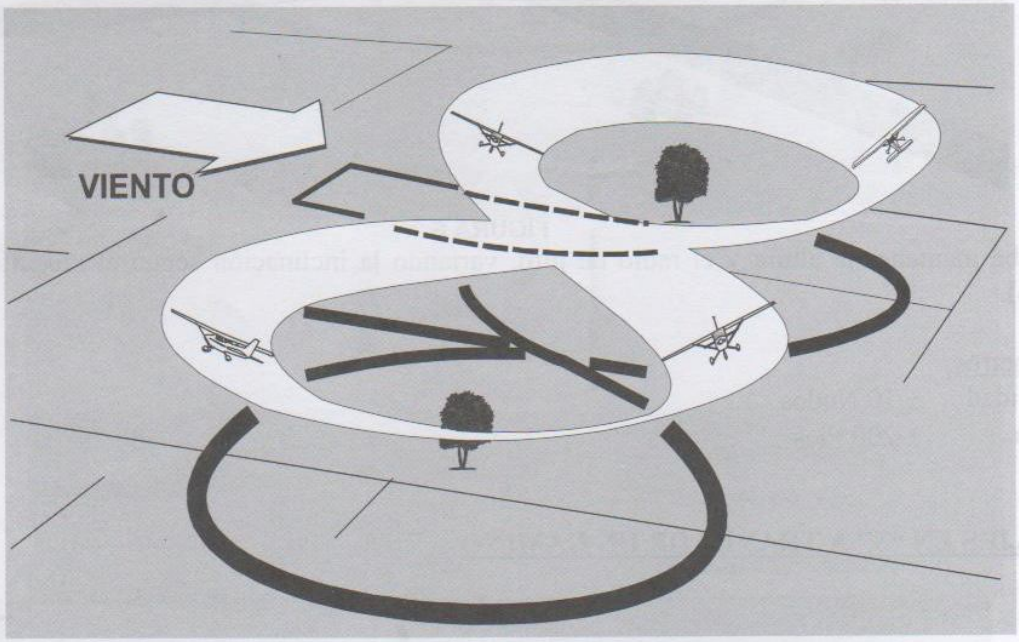


FIGURA 8

La maniobra consiste en realizar dos círculos teniendo como centro dos puntos (pilones) seleccionados sobre el terreno, cuya separación oscile entre 500 y 800 metros entre sí y la línea imaginaria de unión se encuentre más o menos en forma perpendicular a la dirección del viento. El avión se aproximará con viento de cola y altura pivotal, proa a un punto central equidistante a ambos pilones.

Cuando tenga un punto de referencia a cada lado de las alas, iniciará un viraje alrededor de uno de ellos manteniendo constante el radio, hasta llegar al punto de iniciación de la maniobra, donde comenzará un viraje en sentido contrario. Los virajes deben ser coordinados, sin variar la altura (Fig.8).

Parámetros:

Velocidad ± 10 Nudos
Altura ± 200 Pies

APROXIMACIONES

Las prácticas de las aproximaciones permiten desarrollar el cálculo de la distancia de planeo del avión. Es importante señalar que en estas maniobras se simulan situaciones de falla completa de motor desde el vuelo normal, entonces la configuración del avión será , la de vuelo recto y nivelado en crucero.

APROXIMACION DE 90º

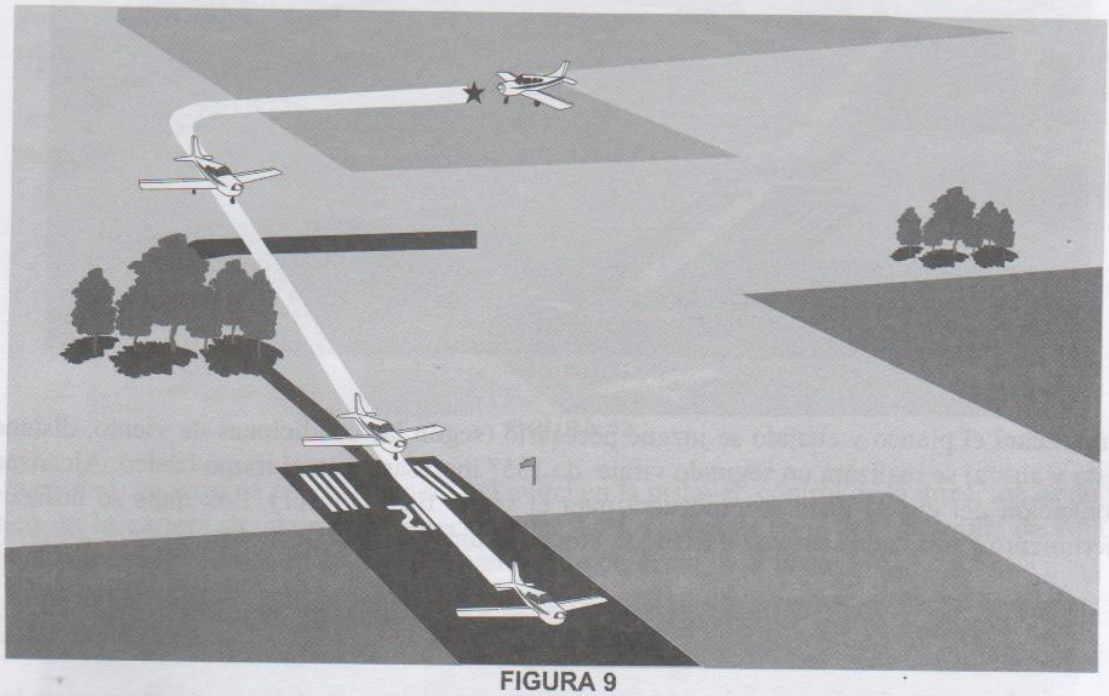


FIGURA 9

La incorporación al circuito se realiza por el procedimiento normal y a una altura de 500 a 700 pies. La distancia con el perímetro de pista no será menor a 500 metros. Al ingresar a básica, se colocará el aire caliente al carburador y en el punto que se considere (según el viento, altura y distancia a la pista) que se puede alcanzar el campo de aterrizaje, se reduce el acelerador, iniciando un planeo. Alcanzada la prolongación del eje de pista se realiza el viraje para final (Fig.9). Los flaps se utilizarán a requerimiento y tras el cambio de frente se efectuará una limpieza de motor. Se simula una emergencia en la cual el campo elegido para el aterrizaje queda a 90°de la aeronave.

APROXIMACION DE 180º

La incorporación al circuito se realiza por el procedimiento normal y a una altura de 700 pies. La distancia con el perímetro de pista no será mayor a 500 metros. Al llegar al punto lateral donde se desea hacer contacto, se colocará el aire caliente al carburador, se reduce el acelerador, iniciando un planeo. Según las condiciones de viento, distancia a la pista y altura, se calcula el momento de iniciar el viraje para básica y alcanzada la prolongación del eje de pista se realiza el viraje para final (Fig.10). Los flaps se utilizarán a requerimiento y tras cada cambio de frente se efectuará una limpieza de motor. Se simula una emergencia en la cual el campo elegido para el aterrizaje queda lateral de la posición de la aeronave.

APROXIMACION DE 360º

La maniobra comienza en la vertical de la cabecera en uso con una altura de 1000 pies. En aviones en tandem la rueda derecha deberá pasar por el borde izquierdo de la pista, y en los aviones lado a lado, será la rueda izquierda la que pase por el borde derecho de la misma.

Al llegar a la vertical, se colocará aire caliente al carburador y se reducirá toda la potencia iniciando inmediatamente un viraje de 135° hacia el lado del circuito correspondiente.

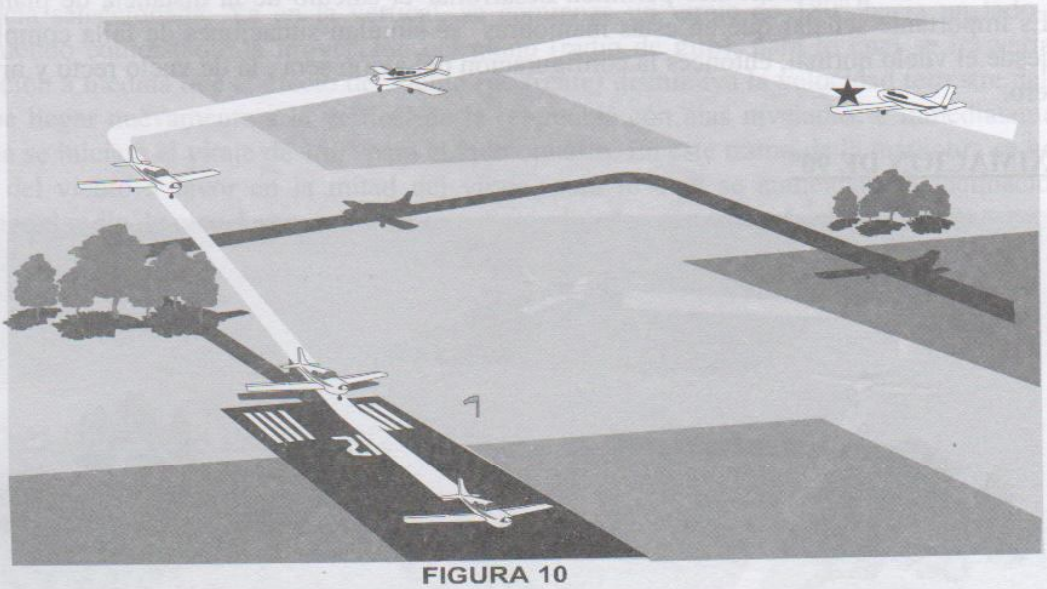


FIGURA 10

Se continuará el planeo y cuando se juzgue necesario (según las condiciones de viento, distancia a la pista y altura) se realizará un segundo viraje de 135° ingresando en el tramo básico. Alcanzada la prolongación del eje de pista se procederá para el viraje final (Fig.11). Los flaps se utilizarán a requerimiento y tras cada cambio de frente se efectuará una limpieza de motor.

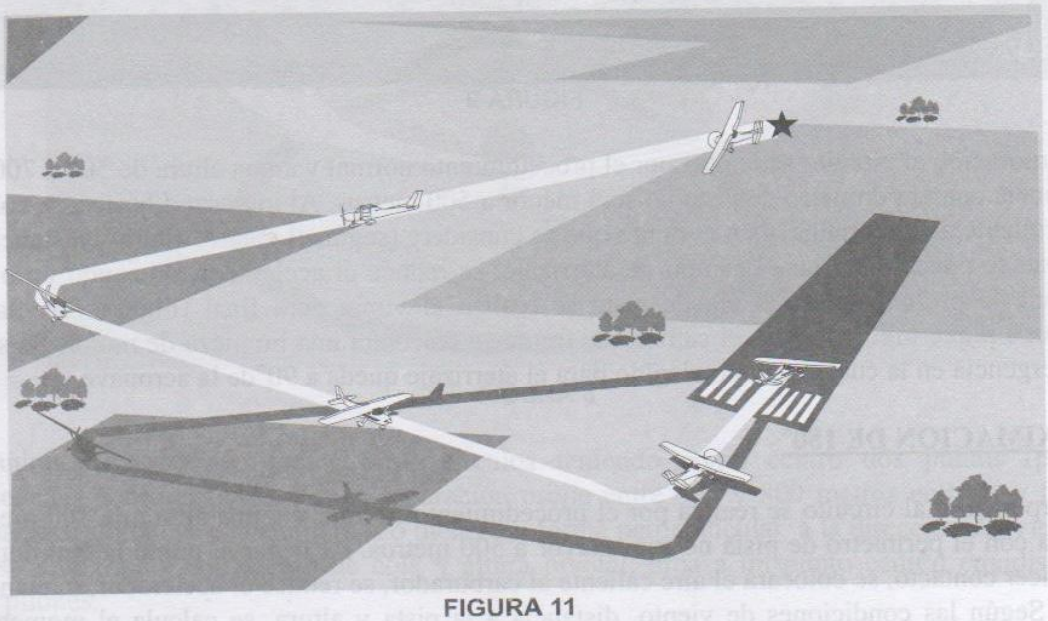


FIGURA 11

Se simula una emergencia en la cual el campo elegido para el aterrizaje queda debajo de la aeronave.

ATERRIZAJES

El aterrizaje es una pérdida de sustentación sin potencia a ras del piso. El toque debe ser suave, sobre el eje de la pista, con el eje longitudinal del avión alineado con el mismo.
Un buen aterrizaje es la culminación de una buena aproximación. El toque se realiza en tres puntos en aviones equipados con tren convencional y en dos puntos si el tren es del tipo triciclo.

Se comienza a nivelar (romper el planeo) a unos dos o tres metros del piso en forma suave y progresiva. A medida que se nivela se reduce la velocidad de traslación y la vertical, debiéndose alcanzar la pérdida de sustentación a ras del piso (Fig.12).

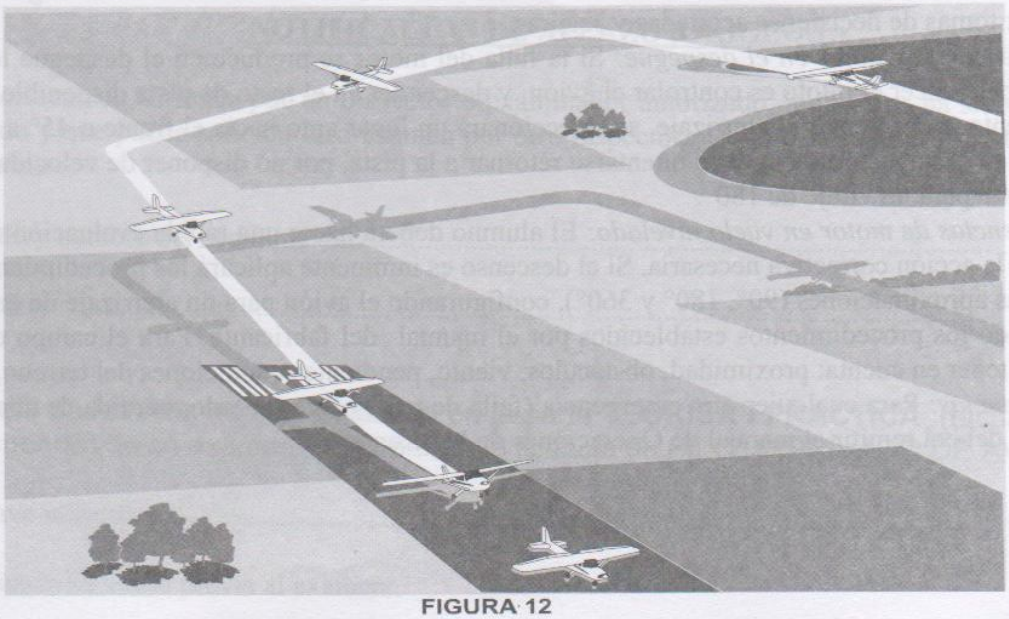


FIGURA 12

La maniobra no termina con el contacto del avión en la pista, el control de la dirección es un factor crítico en la carrera de aterrizaje, especialmente en los aviones con rueda o patín de cola. Este deberá mantenerse con el timón de dirección siguiendo el eje de la pista

ATERRIZAJE CON VIENTO CRUZADO

Es el mismo procedimiento que para el aterrizaje normal pero, como por el efecto del viento el eje longitudinal del avión no coincide con el eje de la pista en la aproximación final, cuando llega el momento de romper el planeo se debe bajar el plano del lado que viene el viento y aplicar pedal contrario para enfrentar los ejes del avión y la pista. Por la tanto tocará primero la rueda del lado del viento y luego la otra (Fig.13).

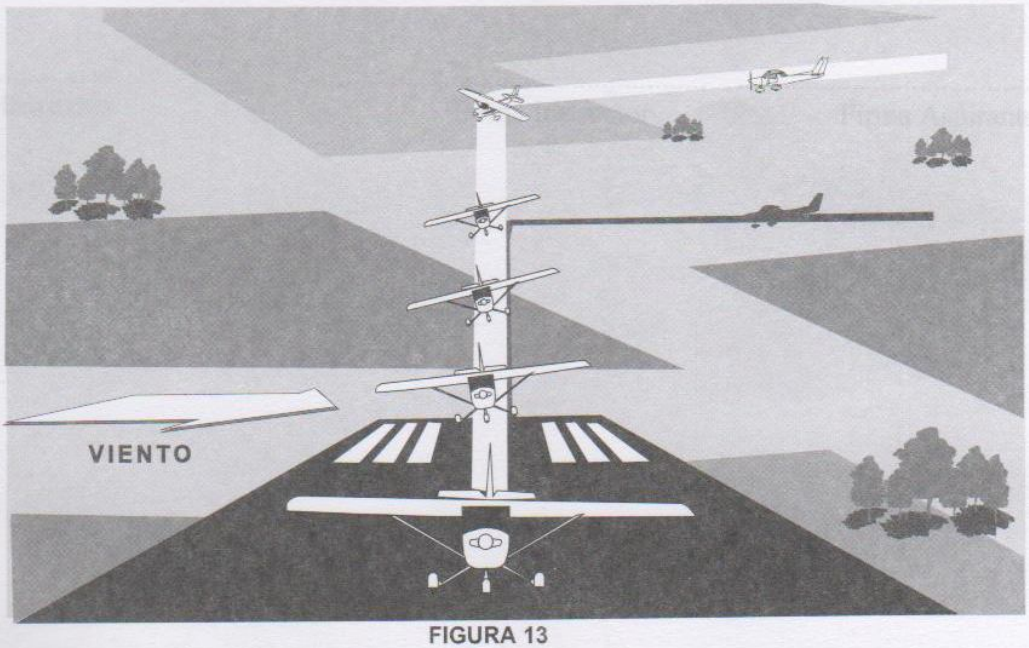


FIGURA 13

SIMULACION DE EMERGENCIAS

Será necesario durante el desarrollo del curso simular distintas situaciones de emergencias, para generar tomas de decisiones acertadas y seguras.

Emergencias de motor en el despegue: Si la falla del motor se produce en el despegue lo primero que deberá hacer el piloto es controlar el avión y descender en el resto de pista disponible. Sin pista remanente para intentar el aterrizaje, se seleccionará un lugar apto hacia el frente o 45° a cada lado del eje de la trayectoria. No debe intentarse retornar a la pista, por no disponer de velocidad y altura suficiente para un viraje de 180°.

Emergencias de motor en vuelo nivelado: El alumno deberá hacer una rápida evaluación del caso y tomará la acción correctiva necesaria. Si el descenso es inminente aplicará los procedimientos de las distintas aproximaciones (90°, 180° y 360°), configurando el avión para un aterrizaje de emergencia siguiendo los procedimientos establecidos por el manual del fabricante. Para el campo elegido se deberá tener en cuenta: proximidad, obstáculos, viento, pendientes condiciones del terreno, etc.

Emergencias: Para cualquier otra emergencia (falla de tren, fuego a bordo, pérdida de combustible, etc.) se deberá remitir al manual de Operaciones de la aeronave.

ANEXO VI

NOTIFICACION DE APLAZO (ORIGINAL)

Esta notificación, firmada por un inspector o examinador autorizado, indica que ha sido oficialmente aplazado y que puede solicitar otro examen por otro inspector o examinador a partir de las cuarenta y ocho horas.

Apellido y nombre del aspirante:.....

Domicilio: .....

En el día de la fecha ha sido aplazado en la parte **TEORICA / PRACTICA** (tachar lo que no corresponda) de su examen para obtener la licencia de PILOTO PRIVADO DE AVION.

Aeronave utilizada: .....

Experiencia de vuelo previa al examen:

Alumno doble comando: Local: ..... Travesía: .....

Alumno Vuelo solo: Local: .....

Horas Totales: .....

Lugar y fecha : .....

....

Firma Inspector Firma Instructor Firma Aspirante

ANEXO VI

NOTIFICACION DE APLAZO (DUPLICADO)

Esta notificación, firmada por un inspector o examinador autorizado, indica que ha sido oficialmente aplazado y que puede solicitar otro examen por otro inspector o examinador a partir de las cuarenta y ocho horas.

Apellido y nombre del aspirante:.....

Domicilio: .....

En el día de la fecha ha sido aplazado en la parte **TEORICA / PRACTICA** (tachar lo que no corresponda) de su examen para obtener la licencia de PILOTO PRIVADO DE AVION.

Aeronave utilizada: .....

Experiencia de vuelo previa al examen:

Alumno doble comando: Local: ..... Travesía: .....

Alumno Vuelo solo: Local: .....

Horas Totales: .....

Lugar y fecha : .....

.....	.....	.....
Firma Inspector	Firma Instructor	Firma Aspirante

ANAC
Administración nacional de aviación civil argentina

FOR- 01/03

SOLICITUD DE INSPECCION N°.....

ORDEN DE INSPECCION N°.....

EVALUACION PRACTICA PARA LA OBTENCION DE LA LICENCIA DE PILOTO PRIVADO (AVION).

Datos personales del alumno

APELLIDO Y NOMBRES:_____

LEGAJO N°:..... LICENCIA:.....N°.....D.N.I:.....

Datos personales del instructor

APELLIDO Y NOMBRES:_____

LEGAJO N°:..... LICENCIA:.....N°.....D.N.I: .....

AVION (marca, tipo y matrícula): .....

Maniobras del curso oficial reconocido de Piloto Privado (avión).	***NA***	***A***
Reunión previa al vuelo		
Planificación y análisis meteorológico		
Inspección de pre-vuelo.		
Puesta en marcha.		
Procedimientos radiotelefónicos		
Rodaje		
Verificación previa al despegue.		
Efecto y uso de los mandos.		
Despegue normal / campo corto / campo blando.		
Salida del circuito de transito.		
Ascensos mejor régimen y mejor ángulo.		
Virajes en ascensos.		
Vuelo recto y nivelado.		
a - Virajes suaves (20° de inclinación)		
b - Virajes medios (30° de inclinación)		
c - Virajes escarpados (45° de inclinación)		
Ejercicios de coordinación		
Coordinación sobre el eje (Nivelado).		
Cambio de velocidades en línea de vuelo.		
Vuelo lento con y sin flaps.		
Eses a través de caminos		
Giros alrededor de un punto		
Ochos alrededor de pilones		
Serie de pérdidas		
a - Aproximación a la perdida recta con potencia.		
b - Aproximación a la perdida recta sin potencia.		
c - Perdidas rectas con potencia.		
d - Perdidas rectas sin potencia.		
e - Perdidas en viraje con potencia.		
f - Perdidas en viraje sin potencia.		
Descensos		
Planeos.		
Corrección de deriva		
Espirales de 720°.		
Uso del flap.		

Maniobras del curso oficial reconocido de piloto privado	*NA*	*A*
Emergencias simuladas		
En vuelo.		
En circuito.		
En despegue.		
Incorporación al circuito de transito.		
a - Aproximación de 90°.		
b - Aproximación de 180°.		
c - Aproximación de 360°.		
d - Aproximación standard.		
Deslizamientos.		
Aterrizajes con y sin potencia		
Aterrizajes con viento cruzado		
Aterrizajes de emergencia (sobre la pista)		
Escapes con y sin flaps.		
Aterrizajes en campo corto / campo blando		
Aterrizajes con obstáculos simulado en cabecera		
Rodaje		
Estacionamiento.		
Detención del motor / Lista de Control de Procedimientos.		
Inspección post-vuelo.		
Reunión y crítica de post-vuelo.		
Seguridad para ejecutar las maniobras		
Conocimiento de material y equipo.		

OBSERVACIONES:

Ref.: Los ítems de esta evaluación, normalmente pueden ser realizados entre 1.0 y 1.3hs de vuelo.

NA: No Aprobo - A: Aprobo

HORA DE DESPEGUE:..... HORA DE ATERRIZAJE: ..... TIEMPO DE VUELO:.....

LUGAR Y FECHA:.....

.....

Firma del alumno

.....

Firma del Instructor

.....

Firma del Inspector

ANAC
Administración nacional de aviación civil argentina

FOR-02/03

SOLICITUD DE INSPECCION N°.....

ORDEN DE INSPECCION N°.....

EVALUACION PRACTICA PARA LA OBTENCION DE LA HABILITACION DE VUELO VFR CONTROLADO (AVION Y HELICOPTERO).

Datos personales del alumno

APELLIDO Y NOMBRES:_____

LEGAJO N°:..... LICENCIA:.....N°.....D.N.I: .....

Datos personales del instructor

APELLIDO Y NOMBRES:_____

LEGAJO N°:..... LICENCIA:.....N°.....D.N.I: .....

AVION (marca, tipo y matrícula):.....

Maniobras del curso oficial reconocido de habilitación a V.F.R Controlado	***NA***	***A***
Reunión previa al vuelo		
Análisis meteorológico		
Preparación y planificación		
Inspección de pre-vuelo.		
Puesta en marcha.		
Procedimientos radioeléctricos.		
Rodaje.		
Copia del permiso de tránsito.		
Verificación previa al despegue.		
Despegue normal.		
Ascenso normal.		
Salida del circuito de tránsito.		
Pilotaje general.		
Corte de radiales.		
Entradas y salidas por diferentes radiales.		
Cambios de frente (diferentes métodos).		
a - OACI.		
b - 90° / 270°		
c - Gota de agua.		
A.D.F.		
V.O.R.		
Transponder.		
Aterrizaje.		
Rodaje.		
Detención del motor / lista de Control de Procedimientos.		
Reunión y crítica de post-vuelo		
Criterio de seguridad		
Toma de decisiones		

OBSERVACIONES:

Ref.: Los ítems de esta evaluación, normalmente pueden ser cumplidos en 0.8 hs de vuelo.

NA: No Aprobo - A: Aprobo

HORA DE DESPEGUE:..... HORA DE ATERRIZAJE: ..... TIEMPO DE VUELO:.....

LUGAR Y FECHA:.....

.....

Firma del Instructor

.....

Firma del alumno

.....

Firma del Inspector